Ал. Д. Билимовичъ.

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ

НА

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

СТАТИСТИЧЕСКОЕ ИЗСЛѢДОВАНІЕ.

Изъ книгъ

КІЕВЪ.
Типографія Императорскаго Университета Св. Владиміра
Акціон. О-ва печатн. и издат. дѣла Н. Т. Корчакъ-Новицкаго, Меринговская ул.
1902.

9355

Печатано по опредѣленію Совѣта Императорскаго Университета Св. Владиміра.
Оттискъ изъ Университетскихъ Извѣстій за 1902 г.

БИБЛИОТЕКА
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
АКАДЕМИИ
1694
28

Оглавленіе.

стр.

ПРЕДИСЛОВІЕ . . . . . I—IV

ВВЕДЕНІЕ. **Исторія товарной статистики русскихъ желѣзныхъ дорогъ.** V—X

ГЛАВА I. **Историческое развитіе и общій характеръ товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ** . . . . . 1—24

Ростъ количества грузовъ и ихъ пробѣга въ связи съ расширеніемъ жел.-дор. сѣти (1). Приростъ движенія на 1 версту дорогъ (3). Сравненіе движенія грузовъ на русскихъ и иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ (4). Хронологическія колебанія товарнаго движенія, связь ихъ съ урожаями и промышленными кризисами (5). Составныя части товарной массы (6). Ростъ движенія товаровъ малой скорости (7). Составъ товаровъ малой скорости (9). Измѣненія, происходящія въ немъ съ теченіемъ времени (12). Паденіе значенія хлѣбныхъ грузовъ и усиленіе роли горнозаводскихъ продуктовъ, быстрое развитіе движенія минеральнаго топлива (14). Средній пробѣгъ товаровъ малой скорости (15). Общій пробѣгъ товаровъ малой скорости (22).

ГЛАВА II. **Движеніе хлѣбныхъ грузовъ и сѣмянъ** . . . . . 25—112

Общее количество хлѣбныхъ грузовъ (25). Движеніе отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ (26). Связь движенія хлѣба съ урожаями (28). Учетъ части урожая хлѣбовъ, поступающей на рынокъ при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, внутреннихъ водныхъ путей и отчасти гужемъ (30). Пробѣгъ хлѣбныхъ грузовъ (40). Географическое распредѣленіе жел.-дор. и воднаго движенія хлѣба (46). Вліяніе на него неурожаевъ (56). Движеніе хлѣба во внутреннемъ и

стр.

вывозномъ сообщеніи (58). Географія того и другого (63). Пробѣгъ хлѣба въ обоихъ сообщеніяхъ (65). Связь вывознаго сообщенія съ вывозомъ хлѣба за границу (66). Составъ вывознаго сообщенія (68). Распредѣленіе его по границамъ и отдѣльнымъ пограничнымъ пунктамъ. Борьба сѣверныхъ и южныхъ портовъ (71). Районы тяготѣнія къ отдѣльнымъ границамъ (78). Разстоянія, съ которыхъ подвозится хлѣбъ къ каждой изъ нихъ (83). Составъ внутренняго сообщенія (88). Связь его съ урожаями (89). Географія внутреннихъ отправокъ и полученій хлѣба (89). Снабженіе хлѣбомъ отдѣльныхъ районовъ (90). Общій обзоръ движенія хлѣба (109).

ГЛАВА III. **Движеніе лѣсныхъ грузовъ** . . . . . 113—132

Размѣры движенія лѣсныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и внутреннимъ воднымъ путямъ (114). Пробѣгъ лѣсныхъ грузовъ (117). Географія отправленія ихъ въ связи съ распредѣленіемъ лѣсовъ по странѣ (117). Полученіе лѣсныхъ грузовъ отдѣльными районами (121). Подвозъ дровъ къ Москвѣ, и борьба ихъ съ другими родами топлива (123). Полученіе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ Москвой и другими городами (127). Движеніе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ вывозномъ сообщеніи въ связи съ вывозомъ лѣса за границу (128). Подвозъ ихъ къ отдѣльнымъ границамъ (129). Движеніе ихъ во внутреннемъ сообщеніи (130). Общій взглядъ на движеніе лѣсныхъ грузовъ (130).

ГЛАВА IV. **Движеніе каменнаго угля** . . . . . 133—150

Ростъ перевозки каменнаго угля въ связи съ развитіемъ добычи его внутри страны и ввоза изъ за границы (133). Распредѣленіе перевозокъ его по поясамъ пробѣга (135). Отправленіе угля отдѣльными каменноугольными районами (136). Отправленіе иностраннаго угля (138). Полученіе каменнаго угля отдѣльными районами и дорогами (140). Полученіе его главнѣйшими городами: Варшавой, Лодзью, Москвой и др. (146). Общій взглядъ на движеніе каменнаго угля (148).

ГЛАВА V. **Движеніе нефтяныхъ грузовъ** . . . . . 151—179

Ростъ добычи нефти въ Россіи и развитіе технической переработки ея (151). Количество различныхъ нефтяныхъ грузовъ (154). Сопоставленіе жел.-дор. перевозки этихъ грузовъ съ движеніемъ ихъ по воднымъ путямъ (156).

стр.

Роль Волги въ передвиженіи нефтяныхъ грузовъ (157). Распредѣленіе отправленія сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ. Роль волжскихъ пристаней (158). Полученіе нефти и остатковъ отдѣльными районами и главнѣйшими городами (160). Пробѣгъ нефтяныхъ остатковъ (166). Отправленіе керосина (167). Полученіе его районами и отдѣльными городами (169). Общій взглядъ на движеніе нефтяныхъ грузовъ (176). Значеніе нефтепровода между Баку и Батумомъ (177).

ГЛАВА VI. **Движеніе соли** . . . . . 180—194

Добыча соли въ Россіи, ввозъ ея изъ за границы, вывозъ и потребленіе (180). Жел.-дор. и водная перевозка соли (182). Главные районы добычи соли, ихъ сравнительная производительность и отправленіе ими соли (183). Полученіе соли. Борьба различныхъ соляныхъ источниковъ за снабженіе отдѣльныхъ районовъ (189). Полученіе соли главнѣйшими городами (193). Общій обзоръ движенія соли (194).

ГЛАВА VII. **Движеніе руды, чугуна, желѣза, стали и жести не въ дѣлѣ** . . . . . 195—224

I. *Движеніе желѣзной руды.* Добыча ея и перевозка по желѣзнымъ дорогамъ (195). Распредѣленіе перевозокъ руды по поясамъ пробѣга (196). Отправленіе руды отдѣльными районами и станціями (197). Географія полученія руды (200). *II. Движеніе чугуна.* Ростъ внутренней добычи его и ввоза изъ за границы (203). Параллельное развитіе движенія его по жел. дорогамъ и воднымъ путямъ (204). Пробѣгъ чугуна (205). Отправленіе его отдѣльными районами и главнѣйшими станціями (206). Распредѣленіе полученія чугуна по районамъ и отдѣльнымъ пунктамъ (209). *III. Движеніе желѣза, стали и жести.* Потребленіе ихъ и движеніе по жел. дорогамъ и воднымъ путямъ (212). Колебанія жел.-дор. движенія желѣза въ связи съ волнами промышленныхъ оживленій и застоевъ въ Россіи (214). Пробѣгъ желѣза и стали (216). Географія ихъ отправленія (217). Характеръ снабженія ими отдѣльныхъ районовъ (221). Отличіе движенія желѣза и стали отъ движенія чугуна (224).

ГЛАВА VIII. **Движеніе сахарныхъ грузовъ** . . . . . 225—233

Количество сахарныхъ грузовъ (225). Постепенный ростъ его въ связи съ ростомъ свекло-сахарной промыш-

стр.

ленности (226). Географія добычи и отправленія сахарнаго песка (227). Полученіе его отдѣльными дорогами и станціями (229). Отправленіе и полученіе сахара-рафинада (231).

ГЛАВА IX. **Нѣкоторыя общія черты товарнаго движенія** . . . . 234—266

Распредѣленіе отправленія и полученія всѣхъ товаровъ по районамъ (234). Относительныя данныя: на 100 кв. верстъ пространства и 1 вер. пути (238). Обороты внутреннихъ и пограничныхъ пунктовъ (241). Сравнительный ростъ ихъ съ теченіемъ времени (243). Различное вліяніе на нихъ неурожаевъ (244). Приблизительный подсчетъ движенія товаровъ во внутреннемъ и внѣшнемъ сообщеніи (244). Обороты отдѣльныхъ границъ (246). Составъ оборотовъ внутреннихъ и внѣшнихъ пунктовъ (247). Характеръ оборотовъ наиболѣе крупныхъ внутреннихъ пунктовъ (249). Распредѣленіе товарнаго движенія по мѣсяцамъ (251). Неравномѣрность работы русскихъ жел. дорогъ и недостаточность подвижного состава, какъ причины залежей грузовъ (254). Сравненіе жел.-дор. движенія съ перевозкой товаровъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Вопросъ о конкурренціи послѣднихъ съ желѣзными дорогами (256). Передача грузовъ съ водныхъ путей на жел. дороги и обратно (264).

ГЛАВА X. **Финансовая сторона товарнаго движенія** . . . . . 267—289

Значеніе финансовыхъ результатовъ товарной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ для нихъ самихъ, государства и всего народнаго хозяйства (267). Общіе результаты жел.-дор. хозяйства: валовой доходъ (269); расходы эксплотаціи (270); чистый доходъ эксплоатаціи (271). Относительныя данныя на 1 вер. пути (272). Расходы на уплату обязательныхъ платежей по основнымъ капиталамъ (273). Конечные результаты жел.-дор. хозяйства (273). Доходы и расходы казны по казеннымъ и частнымъ жел. дорогамъ (274). Финансовые результаты товарнаго движенія. Доходы: общіе, съ одного пуда и одной пудо-версты (277). Приблизительные расходы: вообще и на одну пудо-версту (281). Общіе финансовые результаты товарнаго движенія (284). Сравненіе финансоваго положенія русскихъ и иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ (285). То же по отношенію къ финансовымъ результатамъ одного товарнаго движенія (287).

ПРИЛОЖЕНІЯ:

А. 62 таблицы.

Б. 39 діаграммъ.

В. 12 картограммъ.

Замѣченные пропуски и опечатки.

Стр. 97, примѣч. 2.	Пропущено: оба источника противорѣчатъ другъ другу.
Стр. 111, строка 14 снизу	вмѣсто *по* надо *къ*.
Табл. № 9.	Соль въ 1876 г. вмѣсто 71,1 надо 17,1.
Діагр. № 1. Заглавіе.	Вмѣсто *кабл.* надо *табл.*
Карт. № 1. „	Пропущено: къ стр. 48.
Карт. № 2. „	„ къ стр. 50.
Карт. № 3. „	„ къ стр. 60.

Предисловіе.

Послѣ работъ И. С. Бліоха и проф. А. И. Чупрова, вышедшихъ въ свѣтъ во второй половинѣ 70-хъ годовъ [1]), товарное движеніе на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ ни разу не подвергалось болѣе или менѣе полной и всесторонней разработкѣ [2]).

Между тѣмъ съ тѣхъ поръ экономическая жизнь Россіи ушла далеко впередъ, а вмѣстѣ съ нею выросло и сильно измѣнилось

---

[1]) И. С. Бліохъ: 1) Русскія желѣзныя дороги, относительно доходовъ и расходовъ эксплоатаціи, стоимости провоза и движенія грузовъ, 1875 г.

2) Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи, 1878 г.

Проф. А. И. Чупровъ: Желѣзнодорожное хозяйство, особенно т. II. Условія, опредѣляющія движеніе и сборы на желѣзныхъ дорогахъ (валовой доходъ и его факторы—количество товарныхъ грузовъ), 1878 г.

[2]) Если не считать очень неполныхъ данныхъ о немъ въ книгѣ А. Радцига, „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на сельское хозяйство, промышленность и торговлю“ (1896 г.), затѣмъ „Статистическаго обзора желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи“, изданнаго отдѣломъ статистики и картографіи министерства путей сообщенія для послѣдней всемірной выставки въ Парижѣ, нѣкоторыхъ работъ деп-та желѣзнодорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ, относящихся къ движенію отдѣльныхъ грузовъ, наконецъ, краткихъ обзоровъ товарнаго движенія въ журналахъ: „Вѣстникъ Финансовъ, Торговли и Промышленности“, „Желѣзнодорожное Дѣло“ и „Archiv für Eisenbahnwesen“. Нѣкоторые вопросы товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ затронуты кромѣ того въ сочиненіи проф. Д. И. Пихно, „Желѣзнодорожные тарифы“, 1888 г. (особенно въ „Приложеніи“, гдѣ движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ сопоставлено съ перевозкой ихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ), у г. Гіацинтова въ „Основаніяхъ организаціи желѣзнодорожныхъ тарифовъ“, 1887 г., въ „Очеркахъ нашего переформеннаго общественнаго хозяйства“ (1893 г.) г. Николая—она, въ „Судьбахъ капитализма“ г. В. В. и въ другихъ сочиненіяхъ русской экономической и публицистической литературы.

товарное движеніе на желѣзныхъ дорогахъ. Появленіе новыхъ отраслей производства, развитіе горнаго дѣла, разложеніе натуральнаго хозяйства и замѣна его мѣновымъ, всѣ эти процессы экономическаго развитія страны нашли свое отраженіе въ желѣзнодорожной перевозкѣ. Рядомъ съ этимъ сильно измѣнился характеръ желѣзнодорожной статистики: съ конца 70-хъ годовъ начали выходить многочисленные выпуски „Статистическаго Сборника министерства путей сообщенія", а въ концѣ 80-хъ годовъ при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ организованъ былъ особый статистическій отдѣлъ, издающій „Сводную статистику перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ", которая даетъ богатѣйшій фактическій матеріалъ для детальнаго анализа товарнаго движенія на нашей рельсовой сѣти [1]).

Важная роль, которую играетъ желѣзнодорожное движеніе въ хозяйственной жизни Россіи, съ одной стороны, и обиліе никѣмъ еще не использованнаго статистическаго матеріала, съ другой—и побудили меня предпринять настоящую работу, цѣлью которой является возможно полное и точное описаніе товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Я заранѣе суживаю свою задачу, ограничиваясь, главнымъ, образомъ однимъ описаніемъ товарнаго движенія и, далеко не всегда поднимаясь до причиннаго объясненія его путемъ сопоставленія съ данными о производствѣ, потребленіи и международной торговлѣ. Для полной разработки движенія товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ связи со всѣми важнѣйшими хозяйственными факторами страны, я не располагалъ ни временемъ, ни матеріалами, а подчасъ и необходимыми спеціальными знаніями [2]). Болѣе систематически выполнено лишь сопоставленіе желѣзнодорожнаго движенія съ перевозкой товаровъ по внутреннимъ воднымъ путямъ, такъ какъ безъ этого характеръ движенія многихъ грузовъ остался-бы совершенно непонятнымъ; къ этому же побуждало меня желаніе выяснить весьма важный для тарифной политики вопросъ о конкурренціи водныхъ путей съ желѣзными дорогами. Но даже одно описаніе товарнаго движенія, если оно сдѣлано полно и достаточно детально, представляетъ большой практическій и научный интересъ. Оно даетъ возможность опредѣлить вліяніе желѣзныхъ дорогъ на производство, обмѣнъ и потребленіе различныхъ товаровъ и зависимость отъ желѣзнодорожнаго транс-

[1]) Исторія русской товарной статистики изложена во введеніи, стр. V и слѣд.

[2]) Тарифовъ я также касаюсь лишь вскользь. Это такой обширный и сложный вопросъ, что детальное обслѣдованіе его могло бы служить темой для отдѣльной работы.

порта хозяйственныхъ интересовъ различныхъ общественныхъ группъ и отдѣльныхъ частей страны, пользующихся услугами рельсовой сѣти. Описаніе товарнаго движенія представляетъ также богатое собраніе данныхъ, относящихся къ обмѣну страны, особенно къ внутреннему обмѣну, непосредственныя свѣдѣнія о которомъ до настоящаго времени очень скудны. „При правильной разработкѣ товарной статистики, говоритъ проф. Чупровъ, каждая желѣзнодорожная станція можетъ служить какъ-бы обсерваторіею для наблюденія экономической жизни въ окружающемъ районѣ, а такъ какъ въ странахъ съ развитой сѣтью желѣзныхъ дорогъ обыкновенно насчитываются цѣлыя сотни подобныхъ обсерваторій, существующихъ при томъ въ самой разнообразной обстановкѣ, то можно представить себѣ, какое богатство драгоцѣннаго научнаго матеріала могутъ дать ихъ наблюденія“ [1]).

При разработкѣ данныхъ товарной статистики я придерживался слѣдующаго плана: сначала мною дается общая характеристика товарнаго движенія въ его историческомъ развитіи въ связи съ расширеніемъ рельсовой сѣти. Затѣмъ болѣе подробно разсматривается движеніе отдѣльныхъ товаровъ, изученіе послѣдняго даетъ возможность яснѣе понять нѣкоторыя общія черты движенія грузовъ; этому посвящена предпослѣдняя глава; наконецъ, въ послѣдней главѣ изложены финансовые результаты товарной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

Руководствомъ при разработкѣ статистическихъ матеріаловъ служили прежде всего упомянутыя работы Бліоха и Чупрова. Но прекрасный трудъ проф. Чупрова былъ сравнительно мало пригоденъ для поставленной мною цѣли, такъ какъ авторъ не столько разрабатываетъ данныя о русскомъ товарномъ движеніи, сколько изслѣдуетъ на основаніи этихъ данныхъ общія причины, опредѣляющія движеніе на рельсовой сѣти. Кромѣ того, его работа обнимаетъ лишь количество грузовъ и очень мало затрагиваетъ пробѣги товаровъ и движеніе отдѣльныхъ грузовъ. Наконецъ, вся она приноровлена къ частно-хозяйственной системѣ тарификаціи, заставившей автора отвести слишкомъ много мѣста анализу раздѣленія грузовъ на транзитные, прямые и мѣстные, которое въ настоящее время при установленіи общихъ тарифовъ для всей желѣзнодорожной сѣти имѣетъ очень мало значенія.

Вслѣдствіе всего этого болѣе пригодными оказались работы г. Бліоха, особенно первый его трудъ „Русскія желѣзныя дороги,

---

[1]) Желѣзнодорожное хозяйство, т. II, заключительныя слова.

относительно доходовъ и расходовъ эксплоатаціи, стоимости провоза и движенія грузовъ". Выполненный цѣлымъ штатомъ счетчиковъ подъ руководствомъ автора, близко стоявшаго у желѣзнодорожнаго дѣла и хорошо знавшаго послѣднее, онъ представляетъ единственную, въ своемъ родѣ, разработку существовавшихъ въ то время статистическихъ данныхъ. Въ качествѣ такового онъ имѣлъ большое вліяніе, какъ на пріемы собиранія статистическихъ данныхъ частными желѣзнодорожными обществами для ихъ собственныхъ потребностей, такъ и на организацію оффиціальной статистики въ видѣ „Статистическихъ сборниковъ м-ва П. С.". Вторая работа того же автора, упомянутая выше, нѣсколько пестра по своему содержанію, но является первой и по нѣкоторымъ вопросамъ до настоящаго времени единственной попыткой учесть вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическую жизнь Россіи. Оба труда во многомъ служили мнѣ образцомъ при разрѣшеніи моей задачи.

При разработкѣ движенія отдѣльныхъ грузовъ не мало помогли мнѣ „Матеріалы по пересмотру тарифовъ", издаваемые департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Наконецъ, многочисленными указаніями я обязанъ глубокоуважаемому профессору университета св. Владиміра Дмитрію Ивановичу Пихно, которому и считаю пріятнымъ долгомъ выразить свою искреннюю благодарность.

Не менѣе признателенъ я юридическому факультету университета св. Владиміра за безвозмездное напечатаніе моего труда въ „Университетскихъ Извѣстіяхъ", а также брату моему, Антонію Дмитріевичу, за облегченіе неблагодарнаго труда держанія корректуръ.

Въ заключеніе долженъ замѣтить, что обширность работы, выполнявшейся въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, не позволила вездѣ довести разборъ товарнаго движенія до послѣднихъ годовъ, для которыхъ опубликованы свѣдѣнія; кромѣ того многіе выпуски статистическихъ сборниковъ и сводной статистики вышли въ свѣтъ во время печатанія сочиненія и потому не могли быть использованы нами.

Заранѣе приготовляюсь также къ упреку въ ошибкахъ, легко допустимыхъ при той громадной счетной работѣ, которая произведена для предлагаемаго сочиненія.

Введеніе.

Исторія товарной статистики русскихъ желѣзныхъ дорогъ

Русская желѣзнодорожная статистика ведетъ свое начало съ конца 60-хъ годовъ. До того времени нѣкоторыя свѣдѣнія о дѣятельности отдѣльныхъ дорогъ помѣщались въ отчетахъ правленій дорогъ, представляемыхъ собственникамъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Но свѣдѣнія эти собирались по различнымъ программамъ, преслѣдовали частныя цѣли той или иной дороги и потому совершенно не пригодны были для какихъ-либо общихъ выводовъ [1]). Развитіе инженерной техники и потребности правительственнаго надзора за дѣятельностью рельсовой сѣти заставили объединить эти разнохарактерныя данныя, результатомъ чего явились „Сборники свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ Россіи", издававшіеся въ 1867, 1869 и 1871 годахъ департаментомъ желѣзныхъ дорогъ министерства путей сообщенія. Но въ этихъ сборникахъ главное мѣсто удѣлено подробнымъ свѣдѣніямъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и о служебномъ персоналѣ, значительно бѣднѣе собранныя въ нихъ данныя о финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи, что же касается товарнаго движенія, то въ сборникахъ напрасно было бы искать даже точныхъ данныхъ о количествѣ всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ по сѣти, не говоря уже о свѣдѣніяхъ по отдѣльнымъ грузамъ, отправленію, назначенію и т. п.

Такое положеніе желѣзнодорожной статистики не могло удовлетворить ни самыхъ дорогъ, ни правительства, въ интересахъ ко-

[1]) А. И. Чупровъ, цит. соч., т. II, стр. 293.

тораго было имѣть самыя точныя и подробныя свѣдѣнія о работѣ рельсовой сѣти. Параллельно съ этимъ шло другое теченіе, выдвигавшее все сильнѣе значеніе систематической желѣзнодорожной статистики. Развитіе желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ государствахъ и усиленіе международнаго обмѣна порождало необходимость въ однообразныхъ свѣдѣніяхъ о дорогахъ отдѣльныхъ странъ, на основаніи которыхъ можно бы было правильнѣе регулировать международный обмѣнъ желѣзнодорожными услугами. На это требованіе жизни отозвались международные статистическіе конгрессы, собиравшіеся въ Лондонѣ, Петербургѣ и особенно послѣдняя сессія его, засѣдавшая въ Будапештѣ въ 1876 году. Всѣ они поднимали вопросъ о необходимости расширить программу международной желѣзнодорожной статистики. Будапештская сессія даже назначила международную комиссію для выработки такой программы.

Отголоскомъ всеобщаго оживленія интереса къ желѣзнодорожной статистикѣ былъ цѣлый рядъ засѣданій Русскаго Географическаго Общества, посвященныхъ вопросу объ организаціи болѣе совершенной статистики русскихъ желѣзныхъ дорогъ [1]). На этихъ засѣданіяхъ присутствовали представители м-ва путей сообщенія, и сообща была разработана программа собиранія статистическихъ данныхъ о желѣзныхъ дорогахъ.

Выполненіемъ этой программы были первые выпуски „Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія“ [2]), появленіе которыхъ въ 1877 году придало нашей желѣзнодорожной статистикѣ высокое практическое и научное значеніе. Сборники эти даютъ свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ, внутреннихъ водныхъ и шоссейныхъ путяхъ. Наиболѣе полно разработаны данныя о желѣзныхъ дорогахъ, обнимающія, во первыхъ—техническую и финансовую сторону ихъ дѣятельности, а во вторыхъ—движеніе товаровъ, количество и пробѣгъ послѣднихъ, свѣдѣнія объ отправленіи и прибытіи ихъ по станціямъ и распредѣленіи движенія товаровъ на мѣстное, прямое и транзитное сообщенія. Рядомъ съ общими данными для всей товарной массы, Сборники даютъ свѣдѣнія о движеніи отдѣльныхъ главнѣйшихъ товаровъ.

Такая программа представляла крупный шагъ впередъ по сравненію съ содержаніемъ „Сборниковъ“ 1867—71 годовъ, но свѣдѣнія о товарномъ движеніи все же не обладали желательной полнотой. „Статистическіе Сборники“ давали подробныя свѣдѣнія о

---

[1]) См. Извѣстія общества за 1877 годъ.

[2]) До настоящаго времени (1901 г.) вышло 65 выпусковъ.

слишкомъ небольшомъ числѣ отдѣльныхъ грузовъ, къ тому же съ теченіемъ времени они не только не расширяли своей программы, но, напротивъ того, съуживали ее: съ 1876 по 1888 г. они разрабатывали движеніе 28 товаровъ, а съ 1889 года начали давать свѣдѣнія лишь о 12 главнѣйшихъ грузахъ [1]). Въ число послѣднихъ не входитъ много весьма важныхъ товаровъ; между прочимъ ими почти совершенно не затронута обрабатывающая промышленность, развитіе движенія продуктовъ которой представляетъ такой крупный интересъ. Затѣмъ, въ „Статистическихъ Сборникахъ“ отсутствуетъ статистика назначенія, т. е. не показывается, куда направляются отправляемые данной станціей грузы; безъ этого сообщаемыя ими данныя не даютъ яснаго представленія о характерѣ движенія товаровъ. Къ числу недостатковъ „Статистическихъ Сборниковъ“ надо причислить и то, что они все еще не освободились отъ частно-хозяйственной точки зрѣнія на желѣзнодорожную статистику. Рядомъ съ данными, пріуроченными къ постоянной географической единицѣ—станціи, они содержатъ цѣлый рядъ данныхъ, относящихся къ условному дѣленію рельсовой сѣти на дороги. Таковы, напримѣръ, данныя о распредѣленіи грузовъ на мѣстные, прямые и транзитные. Свѣдѣнія этого рода были интересны въ прежнее время, когда каждая дорога представляла въ тарифномъ отношеніи вполнѣ самостоятельную единицу; тогда дорогамъ важно было знать, какъ распредѣлялись ихъ грузы по роду сообщенія, потому что сообразно этому имъ приходилось устанавливать различные тарифы. Но въ настоящее время правительственная тарификація объединила отдѣльныя дороги въ одну общую сѣть, и потому теперь это дѣленіе не представляетъ почти никакого интереса для тарифной политики. Гораздо цѣлесообразнѣе было бы замѣнить эти данныя разработкой отправленія и полученія отдѣльныхъ товаровъ по губерніямъ и уѣздамъ; подобныя свѣдѣнія гораздо больше соотвѣтствовали бы потребностямъ тарифныхъ учрежденій, которымъ приходится примирять борьбу отдѣльныхъ географическихъ районовъ страны [2]).

Неполнота „Статистическихъ Сборниковъ“ не могла не обратить на себя вниманіе министерства финансовъ, когда по законамъ

---

[1]) Пшеницѣ, ржи, мукѣ пшеничной и ржаной, овсѣ, ячменѣ, соли, нефти сырой и остаткахъ, керосинѣ съ прочими продуктами изъ нефти, каменномъ углѣ, дровахъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріалахъ.

[2]) Попытки такой погубернской разработки для нѣкоторыхъ грузовъ сдѣланы въ „Дополненіяхъ къ Статистическому Сборнику министерства путей сообщенія“, вып. I—VI, изданныхъ въ 1880—82—84—85—92—93 годахъ.

15 іюня 1887 года и 8 марта 1889 года въ руки послѣдняго передано было руководство желѣзнодорожными тарифами „съ цѣлью огражденія интересовъ населенія, промышленности, казны и желѣзныхъ дорогъ“. При разсмотрѣніи основаній тарифнаго закона 8 марта 1889 года въ особомъ совѣщаніи изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ было признано, что „правильное руководительство какимъ-бы то ни было обширнымъ дѣломъ невозможно безъ основанія его на статистикѣ; руководительство же тарифнымъ дѣломъ по его чрезвычайной сложности тѣмъ болѣе невозможно безъ наличія для рѣшенія дѣлъ правильныхъ и своевременныхъ статистическихъ данныхъ“ [1]). Тамъ же было признано, что данныя, заключающіяся въ „Статистическихъ Сборникахъ м-ва П. С.“ по своей общности и неполнотѣ не могутъ удовлетворять тарифнымъ цѣлямъ, и потому является необходимость организовать болѣе широкое веденіе товарной статистики. Эта задача поручена была департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ, который и ведетъ съ тѣхъ поръ такъ называемую „Сводную статистику перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ“. Начало ея относится къ 1889 году. Въ этомъ году впервые были собраны и разработаны данныя о движеніи хлѣбныхъ грузовъ, въ 1890 году къ нимъ присоединены данныя о движеніи нѣкоторыхъ другихъ товаровъ, въ послѣдующіе годы количество разсматриваемыхъ грузовъ было увеличено и съ этого времени „Сводная Статистика“ выходитъ ежегодно въ видѣ многочисленныхъ выпусковъ, посвященныхъ движенію отдѣльныхъ товаровъ. Каждому выпуску предпосылается краткій обзоръ, въ которомъ рядомъ съ общей характеристикой желѣзнодорожнаго движенія груза помѣщаются главнѣйшія данныя объ его производствѣ, сбытѣ и потребленіи. Кромѣ того департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ къ каждому тарифному совѣщанію издаетъ болѣе или менѣе обширные „Матеріалы по пересмотру тарифовъ“ на перевозку того или иного груза.

Цѣннымъ дополненіемъ къ работамъ департамента жел.-дор. дѣлъ служатъ труды статистическаго отдѣла при Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Товарная статистика министерства финансовъ пополняетъ главнѣйшіе пробѣлы „Статистическихъ Сборниковъ“. Послѣдніе даютъ лишь обособленныя данныя объ отправляемыхъ и получаемыхъ то-

---

[1]) Журналы совѣта по тарифнымъ дѣламъ за 1889–91 гг., Спб., 1892 г., стр. 91.

варахъ, тогда какъ статистика министерства финансовъ соединяетъ отправленія и полученія, показывая, куда отправляются и откуда получаются грузы той или другой станціей. Помимо того она обнимаетъ движеніе почти всѣхъ товаровъ, начиная съ самыхъ важныхъ и кончая самыми незначительными; въ настоящее время ею разрабатывается движеніе болѣе 100 отдѣльныхъ товаровъ. Въ этомъ отношеніи она вполнѣ отвѣчаетъ запросамъ тарифной политики.

Но и она не лишена недостатковъ. Послѣдніе, впрочемъ, касаются преимущественно способа публикаціи собираемыхъ ею данныхъ и потому очень легко устранимы.

1. Сводная статистика даетъ очень неполныя данныя о пробѣгѣ грузовъ. За исключеніемъ нѣкоторыхъ грузовъ она почти не публикуетъ данныхъ этого рода, не смотря на то, что въ департаментъ жел.-дор. дѣлъ они доставляются, такъ какъ отрывки изъ нихъ помѣщаются въ „обзорахъ“ движенія отдѣльныхъ товаровъ и въ „Матеріалахъ по пересмотру тарифовъ“.

2. Сводная статистика публикуетъ отдѣльно движеніе каждаго груза и не дѣлаетъ при этомъ никакихъ общихъ сопоставленій по всѣмъ товарамъ или по группамъ ихъ. Отсутствіе такихъ общихъ сопоставленій сильно затрудняетъ разработку заключающагося въ ней матеріала.

3. Сводная статистика пріурочиваетъ свои данныя къ дорогамъ, что же касается отдѣльныхъ станцій, то она публикуетъ свѣдѣнія лишь объ оборотахъ важнѣйшихъ пунктовъ, опуская всѣ мелкія станціи. Вслѣдствіе этого совершенно невозможна самостоятельная разработка данныхъ по губерніямъ и районамъ. При большихъ затратахъ на собираніе и разработку данныхъ тарифной статистики, желательно было бы организовать группировку ея матеріала по губерніямъ и даже по уѣздамъ. Еслибы рядомъ со сводными таблицами отправленія и назначенія, прилагаемыми къ каждому выпуску, гдѣ данныя сгруппированы по дорогамъ, департаментъ жел.-дор. дѣлъ публиковалъ такія же поуѣздныя или хотя-бы погубернскія таблицы, то „Сводная статистика“ давала бы богатѣйшій матеріалъ по торговой статистикѣ Россіи. Матеріалъ этотъ не только оказывалъ бы массу существенныхъ услугъ при разрѣшеніи тарифныхъ вопросовъ, но и имѣлъ бы огромное значеніе для изученія всей экономической жизни Россіи и правильной постановки ея общей хозяйственной политики.

Кромѣ того Сводная статистика поставила въ довольно странное положеніе статистику министерства путей сообщенія и желѣзныя дороги. Статистика министерства путей сообщенія сплошь и

рядомъ приводитъ данныя уже опубликованныя Сводной статистикой, а желѣзнымъ дорогамъ приходится вести въ одно и то же время двѣ статистики: одну для министерства путей сообщенія, а другую для департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ; а такъ какъ каждая изъ нихъ даже одинаковыя свѣдѣнія собираетъ по различной программѣ, то дороги должны производить двойную работу. На такую же двойную работу обречены центральныя статистическія учрежденія при обработкѣ и публикаціи данныхъ. Ненормальность такого положенія не разъ уже обращала на себя вниманіе желѣзныхъ дорогъ и заинтересованныхъ министерствъ [1]).

Однако, не смотря на эти недостатки, наша товарная статистика далеко превосходитъ по своей точности и богатству данныхъ другія отрасли статистики Россіи. Если же сравнить ее съ состояніемъ желѣзнодорожной статистики иностранныхъ государствъ, то ея преимущества выступятъ еще рѣзче. Мы напрасно искали бы тамъ что либо похожее на нашу Сводную статистику, детально разрабатывающую движеніе даже самыхъ незначительныхъ грузовъ.

---

[1]) Журналы совѣта по тарифнымъ дѣламъ за 1889—91 гг., стр. 93—94.

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ НА РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

ГЛАВА I.

Историческое развитіе и общій характеръ товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ 1836 году въ Россіи построена была первая желѣзная дорога. Черезъ 30 лѣтъ, т. е. въ 1865 году русскія желѣзныя дороги перевезли уже 150 мил. пудовъ грузовъ, которыми сдѣлано было 32.700 мил. пудо-верстъ; еще 30 лѣтъ спустя, т. е. въ 1895 году, количество перевезенныхъ грузовъ составляло 5.589 мил. пудовъ, а число сдѣланныхъ ими пудо-верстъ 1.294.332 мил.; наконецъ, въ 1898 году количество грузовъ достигло 7.326 мил. пудовъ [1]), а число пудо-верстъ 1.717.861 мил. Такимъ образомъ, за послѣдніе 33 года количество грузовъ, перевозимыхъ русскими желѣзными дорогами, увеличилось въ 49 разъ, а число дѣлаемыхъ этими грузами пудо-верстъ—въ 52 раза.

Такой быстрый ростъ движенія грузовъ зависѣлъ прежде всего отъ расширенія рельсовой сѣти, которая съ каждымъ годомъ захватывала новыя области и привлекала новые грузы. Въ 1865 году

---

[1]) Показанныя количества грузовъ значительно больше дѣйствительно перевезенныхъ, такъ какъ изъ нихъ не исключены грузы, передаваемые съ одной дороги на другую и такимъ образомъ засчитываемые по два, три, а иногда и болѣе разъ. Какъ велика вызываемая такимъ подсчетомъ ошибка можно судить по тому, что общее количество товаровъ малой скорости въ 1898 году безъ вычета передачъ съ однѣхъ дорогъ на другія составляло 6.066 мил. пудовъ, а за вычетомъ ихъ 3.331 мил. пуд., т. е. всего 55% перваго количества. Въ виду этого особенно полагаться на приведенныя данныя нельзя; приведены же они исключительно вслѣдствіе отсутствія болѣе точныхъ данныхъ о количествѣ „всѣхъ“ грузовъ.

длина рельсовой сѣти составляла 3.374 версты, въ 1895 году 31.728 верстъ, а въ 1898 году она достигла 36.611 верстъ [1]). Какъ видно, за тѣ же разсматриваемые 33 года длина желѣзнодорожной сѣти увеличилась болѣе чѣмъ въ 10 разъ. Это одна изъ причинъ роста движенія грузовъ. Дѣйствіе ея затемняется вліяніемъ цѣлаго ряда другихъ причинъ какъ постоянныхъ, такъ и временныхъ, обусловливающихъ погодныя колебанія размѣровъ движенія. Но если взять среднія данныя по 5-лѣтіямъ, то вліяніе временныхъ колебаній почти устраняется, и тогда изъ сопоставленія роста рельсовой сѣти съ ростомъ движенія грузовъ достаточно ясно обнаруживается зависимость между вторымъ и первымъ. Вотъ это сопоставленіе [2]):

Года	Длина сѣти	Приростъ сѣти въ пятилѣтія		Количество грузовъ	Приростъ грузовъ въ пятилѣтія		Пробѣгъ грузовъ	Приростъ пробѣга въ пятилѣтія	
	верстъ		%/%	мил. пудовъ		%/%	милліард. пудо-верстъ		%/%
1865 - 69	4682	—	13	377	—	6	72,9	—	5
1870—74	12441	7759	23	978	601	9	203,7	130,8	9
1875—79	18513	6072	18	1698	720	11	383,4	179,7	12
1880—84	21611	3098	9	2707	1009	16	649,6	269,0	18
1885—89	24882	3271	10	3628	921	14	747,9	98,3	6
1890—94	27940	3058	9	4648	1020	16	989,2	241,3	16
1895—98	34161	6221	18	6470	1822	28	1504,5	515,3	34
			100			100			100

Періодъ усиленной постройки желѣзныхъ дорогъ — 1870—1879 гг.—является, вмѣстѣ съ тѣмъ, и періодомъ особенно быстраго роста количества грузовъ и ихъ пробѣга. Въ слѣдующія затѣмъ 3 пятилѣтія—1880—94 гг.—приростъ сѣти нѣсколько умень-

---

[1]) Это длина рельсовой сѣти, за вычетомъ дорогъ мѣстнаго значенія и дорогъ Азіатской Россіи, о движеніи по которымъ нѣтъ пока полныхъ свѣдѣній. Съ этими дорогами длина русской желѣзнодорожной сѣти къ концу 1898 г. доходила до 41.899 верстъ.

[2]) Таблица составлена на основаніи табл. № 1, помѣщенной въ приложеніи. См. тамъ же діаграмму № 1.

шается, и параллельно съ этимъ уменьшается (въ пятилѣтіе съ 1885 по 1889 гг. даже абсолютно) ростъ движенія грузовъ. Въ послѣдніе четыре года усиливается постройка желѣзныхъ дорогъ, и ростъ движенія снова ускоряется.

Но не одно расширеніе рельсовой сѣти вызвало столь быстрое развитіе движенія. Это видно хотя бы изъ того, что въ то время, какъ длина сѣти увеличилась съ 1865 по 1898 годъ въ 10 съ небольшимъ разъ, количество перевезенныхъ грузовъ и ихъ пробѣгъ возросли въ 49 и 52 раза. Рядомъ съ расширеніемъ сѣти шло увеличеніе интенсивности ея работы, обусловливаемое развитіемъ торговыхъ оборотовъ въ районахъ старыхъ дорогъ. Постепенный ростъ интенсивности работы рельсовой сѣти виденъ изъ слѣд. среднихъ для пятилѣтій цифръ перевозки на версту дороги [1]):

Года	Количество грузовъ на 1 версту дороги	Приростъ грузовъ въ пятилѣтія	Пробѣгъ грузовъ на 1 версту	Приростъ пробѣга въ пятилѣтія
	тысячъ пудовъ		милліон. пудо-верстъ	
1865—69	81	—	14,9	—
1870—74	78	—3	16,1	1,2
1875—79	93	15	19,9	3,8
1880—84	125	32	24,9	5,0
1885—89	146	21	29,9	5,0
1890—94	166	20	35 3	5,4
1895—98	189	23	44,4	9,1

Только въ пятилѣтіе 1870—74 гг. замѣчается нѣкоторое уменьшеніе количества грузовъ приходящагося на 1 версту сѣти, и весьма ничтожный приростъ числа пудо-верстъ. Объясняется это усиленной постройкой въ это пятилѣтіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя въ первые годы своей дѣятельности работаютъ менѣе интенсивно, нежели въ послѣдующіе. Но за исключеніемъ этого пятилѣтія, во все остальное время цифры поверстной перевозки неизмѣнно ростутъ, нѣсколько слабѣе въ 1885—89 гг., сильнѣе въ 1890—94 гг. и въ высшей степени сильно въ послѣдніе четыре года.

[1]) См. ту же табл. № 1 въ прилож. и діагр. № 1.

Но какъ ни велико движеніе грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ настоящее время сравнительно съ недавнимъ прошлымъ, оно становится весьма скромнымъ, если сопоставить его съ движеніемъ на желѣзныхъ дорогахъ западныхъ государствъ. Вотъ сравнительныя данныя о длинѣ сѣти, количествѣ грузовъ и ихъ пробѣгѣ въ 1894—98 годахъ для Европ. Россіи, Соед. Штатовъ Сѣверной Америки, Соединеннаго Королевства (Великобританіи съ Ирландіей), Германіи, Франціи и Австро-Венгріи [1]):

Государства	Средняя эксплоатаціонная длина сѣти въ верстахъ	Приходится верстъ на 1000 кв. верстъ пространства	Приходится верстъ на 1000000 жителей	Общее количество грузовъ въ милл. пудовъ	Количество грузовъ на 1 версту дороги въ тыс. пуд.	Общій пробѣгъ грузовъ въ милліард. пудо-верстъ	Пробѣгъ грузовъ въ милл. пудо-верстъ: На 1 версту дороги	На тыс. кв. верстъ пространства	На тысячу жителей
Европ. Россія . .	33410	7,8	333,3	6260	187	1442	43,4	297	12.8
Соед. Штаты. . .	272632	34,9	4423,1	46168	169	8800	32,3	1103	141.2
Соед. Королевство	32127	117,4	804,7	21901	682	2607	82,2	9480	64.8
Германія	42137	93,5	850,4	16960	403	1619	38,4	3401	30.9
Франція	34102	83,7	1009,8	6412	188	764	22,5	1643	19.8
Австро-Венгрія .	28191	51,9	727,8	7772	276	776	27,5	1289	18.1

Среди разсматриваемыхъ шести государствъ Европейская Россія занимаетъ послѣднее мѣсто и по абсолютному количеству грузовъ, перевозимыхъ желѣзными дорогами, и по числу пудо-верстъ, приходящихся на единицу пространства и населенія. Такіе невыгодные результаты сравненія русскаго желѣзнодорожнаго движенія съ движеніемъ на западныхъ желѣзныхъ дорогахъ объясняется незначительными размѣрами русской рельсовой сѣти, какъ это видно изъ сравнительныхъ данныхъ о числѣ верстъ, приходящихся на 100 кв. верстъ пространства и на милліонъ жителей. По интенсивности же работы русскія желѣзныя дороги занимаютъ далеко не

[1]) Табл. сост. на осн. данныхъ, приведенныхъ въ Стат. Сб. М. П. С. вып. 61. Но для Россіи вмѣсто приведенныхъ тамъ данныхъ, относительно которыхъ трудно сказать, что за грузы включены туда, взяты данныя изъ табл. VII того же выпуска. Данныя о пространствѣ и о населеніи (для 1897 или 1898 года) взяты изъ „Статистическаго обзора желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи". Изд. М. П. С. 1900 года. Стр. 95—6.

послѣднее мѣсто въ ряду разсматриваемыхъ государствъ. Такъ, поверстное количество грузовъ въ Россіи больше, нежели въ Соед. Штатахъ и равно французскому; а по числу пудо-верстъ, приходящихся на 1 версту дороги, Россія уступаетъ лишь Англіи, занимающей исключительное мѣсто по интенсивности движенія.

Разсмотрѣніе хронологическихъ колебаній желѣзнодорожнаго движенія обнаруживаетъ тѣсную связь русскаго товарообмѣна съ колебаніями урожаевъ. Сравнивая данныя о сборѣ хлѣбовъ за послѣдніе 33 года [1]) съ данными желѣзнодорожной статистики, нельзя не замѣтить, что всякое почти сокращеніе урожая влечетъ за собою въ томъ же или въ слѣдующемъ году болѣе или менѣе сильное сокращеніе перевозки [2]). Особенно чутки въ этомъ отношеніи поверстныя данныя, на которыхъ не отражается вліяніе расширенія сѣти. Такъ, неурожаи 1871, 1875, 1879—80, 1885 и 1889 годовъ сопровождались сокращеніями движенія въ 1871—72, 1875, 1879—80, 1885—86 и 1889—90 годахъ. Неурожай 1891—92 гг., хотя и нѣсколько слабѣе отразившійся на движеніи грузовъ, также вызвалъ нѣкоторое сокращеніе его, особенно движенія товаровъ малой скорости. Наоборотъ, года высокихъ урожаевъ являются вмѣстѣ съ тѣмъ и годами подъема движенія. Однако, нельзя отрицать нѣкоторыхъ несовпаденій между колебаніями движенія и урожаевъ [3]). Эти несовпаденія объясняются вліяніемъ промышленности, имѣющей свои періоды оживленія и застоя, не совсѣмъ совпадающіе съ колебаніями урожаевъ [4]). Такъ, напримѣръ, 90-ые года, начиная съ 1893 года, являются періодомъ сильнаго оживленія русской промышленности, и желѣзнодорожное движеніе непрерывно растетъ

---

[1]) Данныя о сборѣ хлѣбовъ—см. табл. № 1 въ приложеніи—взяты у М. Туганъ-Барановскаго (Русская фабрика въ прошломъ и настоящемъ. Спб. 1898, стр. 307). Эти данныя начинаются съ 1870 года и съ перерывомъ въ 2 года (1881 и 1882) продолжаются до 1894 года. Далѣе они не продолжены, такъ какъ выражены въ четвертяхъ, а съ 1895 года Центр. Стат. Комитетъ даетъ свѣдѣнія лишь въ пудахъ. Для сравненія тамъ же въ 1-ой табл. приведены данныя о чистомъ сборѣ 4-хъ главныхъ хлѣбовъ въ пудахъ съ 1883 по 1898 года.

[2]) См. діаграмму № 1.

[3]) Сокращеніе движенія въ 1870 и 1884 годахъ объясняется неурожаями предшествовавшихъ имъ годовъ, о которыхъ можно судить по даннымъ, приводимымъ А. Ѳ. Фортунатовымъ для ржи въ книгѣ „Урожаи ржи въ Европейской Россіи“ (гл. IV). Изъ нихъ видно, что рожь дала плохой урожай въ 1869 и 1882—83 гг., что, очевидно, и вызвало сокращеніе движенія въ 1870 и 1884 годахъ.

[4]) См. Туганъ-Барановскій. „Русская фабрика“, стр. 306—325.

все это время, не смотря на неурожаи 1897 и 1898 годовъ. Неурожаи эти сократили количество перевозимаго хлѣба, но общей массы грузовъ не уменьшили; напротивъ, послѣдняя быстро увеличивалась въ эти года. Точно также сокращеніе движенія въ срединѣ 80-хъ годовъ несомнѣнно является нѣкоторымъ отраженіемъ промышленнаго кризиса, охватившаго въ это время и Западную Европу и Россію. Хотя на это же время приходятся отмѣченные выше неурожаи 1882—83 и 1885 годовъ, но всѣ эти неурожаи были сравнительно слабы, а между тѣмъ желѣзнодорожное движеніе обнаружило сильный застой въ теченіе трехъ лѣтъ: 1884, 1885 и 1886 [1]).

Въ общемъ, слѣд., можно сказать, что характеръ хронологическихъ колебаній желѣзнодорожнаго движенія довольно точно совпадаетъ съ характеромъ урожаевъ. Но желѣзнодорожное движеніе состоитъ изъ всей совокупности товаровъ, обращающихся въ странѣ, какъ сельско-хозяйственныхъ, такъ и промышленныхъ, и потому отражаетъ на себѣ не только колебанія урожаевъ, но и ту періодическую смѣну приливовъ и отливовъ, которой подвержена русская промышленность. Правда, состояніе послѣдней въ большинствѣ случаевъ связано со сборомъ хлѣбовъ—это еще болѣе усиливаетъ вліяніе урожаевъ; но въ тѣхъ случаяхъ, когда колебанія промышленной жизни не совпадаютъ съ колебаніями сбора хлѣбовъ, измѣненія желѣзнодорожнаго движенія расходятся съ измѣненіями урожаевъ и ясно отражаютъ вліяніе промышленности.

Главнѣйшія части, изъ которыхъ составляется общее количество желѣзнодорожныхъ грузовъ, для послѣднихъ 9 лѣтъ видны изъ слѣд. таблицы [2]):

---

[1]) Прочія волны промышленныхъ оживленій и застоевъ, указываемыя М. Туганъ-Барановскимъ, совершенно не совпадаютъ съ колебаніями желѣзнодорожнаго движенія. Такъ, онъ отмѣчаетъ начало 70-хъ годовъ и конецъ ихъ, равно какъ и конецъ 80-хъ годовъ, какъ періоды промышленнаго подъема. Между тѣмъ для желѣзнодорожнаго движенія какъ разъ эти періоды, а именно 1870—72, 1879—80 и 1889—90 гг., были періодами застоя, что объясняется вліяніемъ неурожаевъ. Кромѣ средины 80-хъ годовъ М. Туганъ-Барановскій отмѣчаетъ еще второй періодъ застоя въ русской промышленности—средину 70-хъ годовъ. Для желѣзныхъ дорогъ это время также было неблагопріятнымъ; но это можно объяснить не промышленнымъ застоемъ, а неурожаемъ 1875 года, вызвавшимъ сокращеніе движенія въ 1875 и 1876 годахъ.

[2]) Сост. на осн. табл. VII Стат. Сборн. М—ва П. С., вып. 61 и табл. III Ст. Сборн., вып. 60.

	Года	Всего грузовъ	Товаровъ малой скорости	Остальныхъ грузовъ	Товаровъ малой скорости	Остальныхъ грузовъ	Въ числѣ остальныхъ грузовъ: Товаровъ больш. скор. и посылокъ	Багажа	Поштучныхъ грузовъ	Воинскихъ грузовъ	Служебныхъ грузовъ
		Милл. пудовъ			%	%	Милліоновъ пудовъ				
Количество грузовъ	1890—92	4321,5	3421,7	899,8	79 2	20,8	13,2	11,5	46,2	12,5	813,2
	1893—95	5285,3	4358,5	926,8	82 5	17,5	23,2	12,4	46,7	23,3	775,7
	1896—98	6763,3	5569,7	1193,6	82,4	17,6	43,3	14,2	58,8	20,2	1034,3
		Милліард. пудо-верстъ			%	%	Милліардовъ пудо-верстъ				
Пробѣгъ грузовъ	1890—92	907,4	797.2	110.2	87,9	12,1	3,7	1,8	12,1	3,1	89,4
	1893—95	1172,7	1024,3	148,4	87,6	12,4	6,5	2,4	13 1	7,1	119.3
	1896—98	1574,6	1363,6	211,0	86,6	13,4	11,7	3,2	16,9	6,8	152,8

Первое мѣсто въ теченіе всѣхъ 9 лѣтъ занимаютъ товары малой скорости. Это главная составная часть общаго количества желѣзнодорожныхъ грузовъ, на долю которой приходится свыше 80% всего движенія. Изъ остальныхъ грузовъ, составляющихъ около 20% движенія и дѣлающихъ около 12—13% всего числа пудо-верстъ, наиболѣе важными по своимъ размѣрамъ являются служебные грузы, затѣмъ поштучные и, наконецъ, товары большой скорости, движеніе которыхъ весьма быстро возрастаетъ [1]).

Подробныя и точныя данныя желѣзнодорожной статистикой даются лишь о движеніи товаровъ малой скорости [2]), поэтому въ дальнѣйшемъ изложеніи всѣ прочіе грузы оставляются въ сторонѣ, и все вниманіе обращено на эти товары, что, впрочемъ, вполнѣ согласуется съ той важной ролью, которую они играютъ въ общей массѣ желѣзнодорожныхъ грузовъ.

Съ 1876 года, которымъ начинаются данныя о количествѣ товаровъ малой скорости, перевозка ихъ развивалась слѣд. образомъ [3]):

---

[1]) Какъ быстро ростетъ движеніе товаровъ большой скорости, видно изъ слѣд. цифръ: въ 1880 г. ими было сдѣлано $1_{,3}$ млрд. пудо-верстъ, въ 1895 г.—$2_{,6}$ млрд., въ 1890 г.—$3_{,8}$, въ 1895 г.—$8_{,5}$ и въ 1898 г.—$13_{,1}$.

[2]) Нѣкоторые грузы большой скорости разсматриваются Сводной Статистикой деп. жел.-дор. дѣлъ м-ва Финансовъ.

[3]) Данныя взяты изъ Стат. Сборн. м-ва П. С. за соотвѣтствующіе года.

1876 г.—	863,3	мил.	пуд.
1878 г.—	1.092,7	„	„
1880 г.—	1.202,5	„	„
1881 г.—	1.286,1	„	„
1882 г.—	1.374,9	„	„
1883 г.—	1.466,4	„	„
1884 г.—	1.454,8	„	„
1885 г.—	1.510,3	„	„
1886 г.—	1.477,9	„	„
1887 г.—	1.700,5	„	„
1888 г.—	1.927,5	„	„
1889 г.—	1.931,6	мил.	пуд.
1890 г.—	1.967,4	„	„
1891 г.—	1.957,2	„	„
1892 г.—	1.942,2	„	„
1893 г.—	2.235,9	„	„
1894 г.—	2.608,8	„	„
1895 г.—	2.607,8	„	„
1896 г.—	2.819,7	„	„
1897 г.—	2.997,3	„	„
1898 г.—	3.331,3	„	„

За 22 года количество грузовъ малой скорости почти учетверилось; но движеніе ихъ развивалось далеко неравномѣрно, обнаруживая отмѣченныя уже выше колебанія. Оно правильно увеличивалось до 1883 года, затѣмъ пріостановилось до 1887 года; въ 1887 и 1888 гг. оно опять увеличивается. Въ 1889 г. развитіе движенія пріостанавливается до 1893 года, въ 1893 году снова начинается періодъ быстраго роста, продолжающійся до конца разсматриваемаго періода съ кратковременной остановкой въ 1895 году [1]). Мы уже указали причины этихъ колебаній, подробнѣе онѣ будутъ разсмотрѣны при движеніи отдѣльныхъ грузовъ. Здѣсь надо лишь указать, что неурожаи 1891—92 гг., почти не остановившіе роста движенія всѣхъ грузовъ, вызвали сокращеніе движенія товаровъ малой скорости на 25,2 мил. пуд. Пріостановка роста движенія въ 1895 году объясняется, съ одной стороны, нѣкоторымъ сокращеніемъ сбора хлѣбовъ, а съ другой, уменьшеніемъ движенія каменнаго угля (объ этомъ сказано будетъ ниже при разборѣ движенія этого груза). Въ 1897 и 1898 годахъ, какъ видно, не смотря на довольно сильный недородъ хлѣба и сокращеніе движенія его по жел. дорогамъ (см. ниже), количество всѣхъ товаровъ не переставало рости, благодаря увеличенію движенія другихъ грузовъ.

Движеніе товаровъ малой скорости росло не только абсолютно, но и по отношенію къ единицѣ пути, какъ показываютъ слѣд. цифры перевозки на версту дороги:

---

[1]) См. діагр № 2.

1876 г.—48,8	тыс.	пуд.	
1878 г.—55,5	„	„	
1880 г.—56,6	„	„	
1881 г.—60,5	„	„	
1882 г.—64,9	„	„	
1883 г.—66,9	„	„	
1884 г.—64,6	„	„	
1885 г.—64,1	„	„	
1886 г.—60,9	„	„	
1887 г.—68,6	„	„	
1888 г.—75,4	„	„	
1889 г.—72,5	тыс.	пуд.	
1890 г.—73,7	„	„	
1891 г.—71,7	„	„	
1892 г.—70,7	„	„	
1893 г.—80,2	„	„	
1894 г.—85,9	„	„	
1895 г.—82,2	„	„	
1896 г.—85,5	„	„	
1897 г.—85,9	„	„	
1898 г.—91,0	„	„	

Количество грузовъ, приходящееся на версту дороги, почти удвоилось за разсматриваемые 22 года.; но увеличеніе происходило неравномѣрно по отдѣльнымъ годамъ: за годами сильнаго прироста движенія слѣдуютъ года рѣзкихъ сокращеній его. Колебанія эти довольно точно совпадаютъ съ измѣненіями сбора хлѣбовъ въ Европейской Россіи. Исключеніями являются 1884 годъ, 1895 и 1897—8 года, о чемъ уже сказано было выше.

Болѣе полное понятіе объ этихъ погодныхъ колебаніяхъ точно такъ же, какъ объ общемъ характерѣ движенія даетъ лишь анализъ движенія отдѣльныхъ товаровъ, изъ которыхъ слагается вся масса грузовъ, двигающихся по желѣзнымъ дорогамъ.

Составъ этой массы въ послѣдніе три года (1895—97) виденъ изъ слѣд. таблицы [1]):

Названія товаровъ	Мил. пудовъ въ среднемъ за 1895—7 гг.	%% общей перевозки
А. Продукты сельскаго хозяйства.		
I. Продукты земледѣлія.		
1. Продукты полеводства	584,2	20,7
2. „ огородничества и плодоводства	14,8	0,5
Итого I. . .	599.0	21,2
II. Продукты лѣсоводства	364,5	13,5
III. „ скотоводства (кромѣ поштучныхъ)	26,2	0,9
IV. „ птицеводства	11,1	0,5

[1]) Сост. на осн. табл. № 2 въ приложеніи.

Названія товаровъ	Мил. пудовъ въ среднемъ за 1895—7 гг.	%% общей перевозки
V. Продукты рыболовства	23,0	0,7
VI. „ шелководства	0,1	0,01
Итого А. . .	1023,9	36,8
Б. Продукты фабрично-заводской и ремесленной промышленности.		
I. Продукты обработки волокнистыхъ веществъ	53,7	1.9
II. Питательные продукты.		
1. Продукты мукомольнаго и крупянаго производства	177,6	6,3
2 „ свеклосахарнаго произ. . .	54,1	1,9
3. „ винокуренія, винодѣлія и пивоваренія	30 0	1,1
4. „ маслобойнаго производства	21,8	0,7
5. Прочіе питательные продукты . . .	1,7	0,1
Итого II .	285,1	10,1
III. Предметы обработки животн. продуктовъ	12,1	0,4
IV. Продукты обработки дерева	34,0	1,2
V. „ писчебумажнаго производства	10,6	0,4
VI. „ химической промышленности	29,2	1,0
VII. „ керамическаго и стекольнаго пр.	130,2	4,6
VIII. „ горнозаводской промышл. . .	947,3	33,7
IX. „ обработки металловъ и машиностроенія	68,0	2,4
X. „ обработки нефти	101,8	3,6
XI. „ прочихъ производствъ. . . .	20,8	0,7
Итого Б. . .	1692,8	60,0
В. Колоніальные товары	17,7	0,6
Итого разсмотрѣнныхъ товаровъ (А+Б+В)	2734,3	97,4
Всего товаровъ малой скорости . . .	2808,3	100,0

Въ эту таблицу включено 164 отдѣльныхъ груза, о количествѣ которыхъ даетъ свѣдѣнія Сводная статистика перевозокъ департа-

мента желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Грузы эти составляли въ 1895—97 гг. 97,4% всѣхъ товаровъ малой скорости, такъ что неучтенной остается лишь ничтожная часть въ 2,6% всего движенія.

Если сравнить по этой таблицѣ количество грузовъ, даваемыхъ двумя важнѣйшими отраслями производства—сельскимъ хозяйствомъ и фабрично-заводской промышленностью—, то оказывается, что вторая даетъ ихъ въ послѣдніе годы на полъ милліарда пудовъ больше, нежели первая. Перевѣсъ этотъ, впрочемъ, создается не фабрично-заводскими продуктами въ тѣсномъ смыслѣ, а огромнымъ поступленіемъ на желѣзнодорожную сѣть горнозаводскихъ продуктовъ, а именно: каменнаго угля и нефти, т. е. минеральнаго топлива. Движеніе этихъ грузовъ въ разсматриваемое трехлѣтіе составляло 550,8 мил. пуд., т. е. около 20% всѣхъ грузовъ. Если отбросить эти два груза, то всѣ остальные фабрично-заводскіе и горные продукты составятъ 40% всего количества товаровъ малой скорости. Все же ихъ количество превышаетъ количество сельско-хозяйственныхъ грузовъ, которые составляли въ то же трехлѣтіе 36,8% всѣхъ грузовъ. Надо, впрочемъ, замѣтить, что количество сельско-хозяйственныхъ грузовъ въ 1895—7 гг. было нѣсколько ниже нормальнаго, такъ какъ въ послѣднемъ изъ этихъ трехъ лѣтъ нѣсколько областей Европейской Россіи были поражены неурожаемъ. Вліяніе неурожая сильнѣе всего сказалось на главной составной части сельско-хозяйственныхъ грузовъ—на продуктахъ полеводства, изъ которыхъ не сократилось лишь движеніе промышленныхъ растеній, главную массу которыхъ составляютъ привозный хлопокъ и незатронутая въ 1897 году неурожаемъ свекловица. Количество-же зерновыхъ хлѣбовъ, составлявшее въ 1895 г. 475,4 мил. пуд. и въ 1896 г.—445 мил. пуд., въ 1897 году упало до 398,6 мил. пуд., т. е. сократилось на 76,8 мил. пуд. сравнительно съ 1895 годомъ.

Изъ остальныхъ отраслей сельскаго хозяйства, какъ видно изъ таблицы, больше всего грузовъ даетъ лѣсоводство, среди продуктовъ котораго выдѣляются строительные матеріалы и дрова (около 200 и 150 мил. пуд.). Затѣмъ слѣдуютъ скотоводство [1]) и рыболовство. Значительно меньше даетъ птицеводство; здѣсь обращаетъ на себя вниманіе весьма крупная перевозка яицъ, количество которыхъ превосходитъ 7 мил. пудовъ. Шелководство, если не считать шелковыхъ тканей, даетъ ничтожное количество грузовъ.

---

[1]) Скотоводство кромѣ того даетъ ежегодно до 2 мил. штукъ животныхъ которыя желѣзнодорожною статистикою относятся къ поштучнымъ грузамъ.

Изъ различныхъ отраслей промышленности, кромѣ горнозаводской, больше всего грузовъ даетъ обработка питательныхъ продуктовъ, куда входятъ мукомольное и свеклосахарное производства, являющіяся весьма сильно развитыми отраслями русской промышленности. Затѣмъ слѣдуютъ керамическое и стекольное производства, дающія много дешевыхъ грузовъ, передвигающихся на незначительныя разстоянія. Наконецъ, послѣднею отраслью промышленности, дающею крупное количество грузовъ (свыше 100 милл. пуд.) является нефтеобрабатывающая промышленность. Остальныя отрасли промышленности, за исключеніемъ обработки металловъ и волокнистыхъ веществъ даютъ сравнительно немного.

Отношеніе между количествами грузовъ, доставляемыхъ различными отраслями производства не всегда было такимъ, какимъ оно является въ послѣдніе три года. Оно постоянно измѣнялось съ измѣненіемъ относительнаго положенія различныхъ отраслей хозяйственной дѣятельности въ странѣ. Къ сожалѣнію, прослѣдить всѣ эти послѣдовательныя измѣненія нѣтъ возможности за отсутствіемъ данныхъ. Полныя хронологическія данныя, начинающіяся со времени организаціи товарной статистики, т. е. съ 70-хъ годовъ, и доходящія до настоящаго времени имѣются лишь для 27 товаровъ, да и то для 15 изъ нихъ за разные промежутки времени приходится брать не совсѣмъ аналогичныя данныя М-ва П. Сообщ. и деп-та жел.-дор. дѣлъ. Но если воспользоваться существующими данными, то можно составить слѣд. таблицу, показывающую абсолютный и относительный приростъ движенія отдѣльныхъ товаровъ съ 1876—78 гг. по 1895—97 гг.[1]):

№№	Товары	Количество въ		Приростъ за 19 лѣтъ	
		1876—78 гг.	1895—97 гг.		
		Мил. пуд.		Мил. пуд.	%
1,2	Нефть и керосинъ	6,4	200,7	193,3	3035
3	Каменный уголь	90,3	446,6	356,3	395
4,5	Чугунъ, желѣзо, сталь и рельсы	23,8	99,5	75,7	318

[1]) Сост. на осн. табл. № 3 въ приложеніи. См. тамъ же таблицу № 4, дающую %-ное отношеніе различныхъ товаровъ ко всему движенію, и діаграмму № 3, показывающую постепенный ростъ движенія 12-ти главнѣйшихъ товаровъ.

№№	Товары.	Количество въ 1876–78 гг.	Количество въ 1895–97 гг.	Приростъ за 19 лѣтъ	
		Мил. пуд.		Мил. пуд.	%%
6	Лѣсные строит. матеріалы	67,8	201,7	133.9	197
7	Соль	26,7	67,0	40,3	151
8	Сахаръ песокъ и рафинадъ	21.6	51,1	29,5	136
9	Хлопокъ	7.2	16.9	9,7	135
10	Мясо	3,2	6,8	3,6	112
11	Шерсть	4,2	8,4	4,2	100
12–19	8 главныхъ хлѣбовъ	311,9	572,0	260,1	83
20	Табакъ	4,0	7,0	3,0	75
21–22	Ленъ и пенька	12,4	20,3	7,9	64
23	Сало	2,1	3,3	1,2	57
24	Кожи невыдѣланныя	3,0	4,4	1,4	47
25	Спиртъ	7,5	9,9	2,4	32
26	Дрова	124,8	148,4	23,6	19
27	Рыба	19,9	23,0	3,1	16
	Всѣ товары малой скорости	978,0	2808,3	1830,3	189

Въ то время, какъ количество нефтяныхъ грузовъ увеличилось за разсматриваемые 19 лѣтъ въ 31 разъ, количество каменнаго угля—въ 5 разъ, количество чугуна, желѣза, стали и рельсовъ—въ 4 раза, количество 8 хлѣбныхъ грузовъ за то же время увеличилось всего на 83%. Правда, абсолютный приростъ хлѣбныхъ грузовъ очень великъ, но и онъ значительно уступаетъ приросту движенія каменнаго угля. Даже, если вмѣсто трехлѣтія 1895—97 гг., гдѣ 1897 годъ, какъ сказано уже, былъ неурожайнымъ, взять трехлѣтіе 1894—96 гг., отличавшееся очень высокими урожаями, то и тогда приростъ хлѣбныхъ грузовъ составитъ всего 102%, а абсолютно 314 мил. пуд., т. е. все-таки на 42,6 мил. пуд. меньше прироста каменнаго угля. А такъ какъ движеніе всѣхъ товаровъ малой скорости за то же время увеличилось на 189%, т. е. значительно больше, то относительное значеніе хлѣбныхъ грузовъ въ

общей массѣ товаровъ не могло не упасть. Это паденіе и происходило непрерывно въ теченіе 20 лѣтъ. Въ 1876—80 годахъ 6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ (пшеница, рожь, овесъ, ячмень, мука пшеничная и ржаная) составляли 26,8% всѣхъ товаровъ, въ 1881—85 годахъ они составили уже 23,2%, въ 1886—90 гг.—23,5%, въ 1891—95 гг.—20,7% и въ 1896—98 годахъ—17,2%. Даже въ урожайные 1894—96 года они составляли всего 20,9% всѣхъ товаровъ, т. е. значительно меньшую часть ихъ, нежели въ концѣ семидесятыхъ годовъ. Такимъ образомъ, хотя и въ настоящее время, какъ 20 лѣтъ тому назадъ, хлѣбные грузы превосходятъ своимъ количествомъ всѣ прочіе разсмотрѣнные въ таблицѣ грузы, но относительное значеніе ихъ въ общей массѣ товаровъ сильно упало. Этотъ фактъ, несомнѣнно, указываетъ на развитіе въ странѣ промышленности и усиленіе торговли промышленными продуктами. Но не слѣдуетъ преувеличивать значеніе этого факта. Правда, движеніе фабричныхъ и горно-заводскихъ продуктовъ возрастаетъ значительно быстрѣе сельско-хозяйственныхъ. Если взять всѣ разсмотрѣнные въ таблицѣ фабричные и горно-заводскіе продукты (№№ 1—5, 7—9 и 25), то оказывается, что ихъ движеніе увеличилось съ 70-хъ годовъ на 384%; напротивъ, движеніе всѣхъ разсмотрѣнныхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ (№№ 6, 10—24 и 26—27) за то же время возросло всего на 91%. Но если изъ первой группы исключить минеральное топливо, (каменный уголь и нефтяные грузы), то приростъ ея сразу понижается до 181%. Эта цифра больше цифры прироста сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, но на 8% меньше прироста всего товарнаго движенія. Слѣдовательно, изъ разсмотрѣнныхъ 27 грузовъ не фабрично-заводскіе продукты въ тѣсномъ смыслѣ понижали относительное значеніе хлѣбныхъ грузовъ, такъ какъ они сами отставали отъ общаго роста всего движенія, а исключительно нефть и каменный уголь. Вотъ почему указанное паденіе значенія хлѣбныхъ грузовъ надо приписать не столько общему развитію фабрично-заводской промышленности, сколько замѣнѣ древеснаго топлива минеральнымъ въ связи съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ и пароходства. Въ самомъ дѣлѣ, движеніе минеральнаго топлива съ 70-хъ годовъ возросло почти въ 6 разъ, тогда какъ движеніе дровъ за то же время увеличилось всего на 19% [1]).

---

[1]) Вліяніе внѣшней торговли, какъ мы увидимъ ниже, не играетъ особенно важной роли въ быстротѣ роста движенія промышленныхъ продуктовъ.

Сопоставленіе данныхъ о движеніи промышленныхъ и сельскохозяйственныхъ грузовъ даетъ нѣкоторое указаніе и на одну изъ причинъ болѣе быстраго развитія движенія первыхъ сравнительно со вторыми. Причина эта лежитъ въ томъ, что движеніе промышленныхъ продуктовъ, такъ же какъ и сама промышленность, довольно правильно ростетъ изъ года въ годъ, между тѣмъ какъ движеніе сельско-хозяйственныхъ продуктовъ развивается скачками, съ періодической смѣной увеличеній и сокращеній, вызываемыхъ соотвѣтственными колебаніями урожаевъ. Правда, состояніе сельскаго хозяйства, являющагося и по настоящее время главнымъ промысломъ Россіи, не можетъ не отражаться на состояніи остальныхъ промысловъ. Поэтому колебанія въ движеніи сельско-хозяйственныхъ продуктовъ влекутъ за собой бо́льшія или меньшія колебанія движенія прочихъ товаровъ; но насколько невелико это косвенное вліяніе потрясеній сельскаго хозяйства, сравнительно съ ихъ прямымъ вліяніемъ на движеніе сельско-хозяйственныхъ грузовъ, видно изъ помѣщенной въ приложеніи діаграммы № 4. Тамъ проведены кривыя, рисующія, съ одной стороны, развитіе движенія главнѣйшихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, а съ другой—движеніе минеральнаго топлива и прочихъ горныхъ и фабрично-заводскихъ продуктовъ. Кривыя рѣзко отличаются другъ отъ друга: тогда какъ кривая сельско-хозяйственныхъ грузовъ представляетъ изъ себя зигзагообразную линію съ крупными пониженіями въ 1880, 1886, 1889—92 и 1895—97 годахъ, двѣ другія, наоборотъ, представляютъ почти прямыя линіи, круто подымающіяся кверху [1]).

Вторымъ факторомъ, опредѣляющимъ перевозочную дѣятельность желѣзныхъ дорогъ, является пробѣгъ грузовъ.

Величина пробѣга въ среднемъ для одного пуда товаровъ малой скорости въ 1876—98 годахъ была слѣд. [2]):

---

[1]) Вліяніе промышленныхъ застоевъ и оживленій, указываемыхъ г. Тугановымъ-Барановскимъ, сказывается очень слабо на движеніи разсмотрѣнныхъ горныхъ и промышленныхъ грузовъ. Лишь едва уловимый изгибъ кривой въ срединѣ 80-хъ годовъ и нѣсколько болѣе крутой подъемъ ея въ 90-хъ годахъ указываетъ на то, что первый періодъ былъ періодомъ застоя, а второй—періодомъ оживленія.

[2]) Данныя взяты изъ Ст. Сборн. м—ва П. С.

1876 г.	330 верстъ	1889 г.	415 верстъ
1878 г.	404 „	1890 г.	398 „
1880 г.	338 „	1891 г.	423 „
1881 г.	340 „	1892 г.	434 „
1882 г.	353 „	1893 г.	420 „
1883 г.	378 „	1894 г.	419 „
1884 г.	383 „	1895 г.	447 „
1885 г.	384 „	1896 г.	453 „
1886 г.	377 „	1897 г.	475 „
1887 г.	413 „	1898 г.	465 „
1888 г.	423 „		

Разсмотрѣніе этихъ цифръ указываетъ, съ одной стороны, что за 20 лѣтъ среднее разстояніе, проходимое товарами, возросло болѣе, нежели на 100 верстъ. Это говоритъ о расширеніи районовъ вліянія парового транспорта и соединеніи узами товарнаго обмѣна все болѣе отдаленныхъ мѣстностей. Съ другой стороны, приведенныя цифры даютъ понятіе о громадныхъ разстояніяхъ, которыя пробѣгаютъ русскіе желѣзнодорожные грузы [1]). Невыгодное положеніе Россіи въ этомъ отношеніи выступаетъ еще яснѣе при сопоставленіи пробѣговъ русскихъ желѣзнодорожныхъ грузовъ съ пробѣгами товаровъ въ западныхъ государствахъ [2]):

Года	Россія	Германія	Франція	Австро-Венгрія	Соедин. Шт. Сѣв. Амер.
	длина средняго пробѣга въ верстахъ				
1894—98	230 [3])	96	119	100	191

[1]) „Континентальный характеръ страны, съ сравнительно незначительнымъ и мало развитымъ побережьемъ, съ земледѣльческой по преимуществу культурой, съ рѣдкимъ населеніемъ, небольшимъ числомъ городовъ и слабо развитой промышленностью, направляетъ хозяйственную дѣятельность, главнымъ образомъ, къ вывозу своего сырья и полуфабрикатовъ. Разстоянія, проходимыя при этомъ, громадны, въ виду отдаленности другъ отъ друга рынковъ производства и потребленія или сбыта". И. Рихтеръ въ „Очеркѣ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, ея устройства, содержанія и дѣятельности по 1892 годъ", составленномъ и изданномъ по порученію Русскаго Отдѣла Постоянной Коммиссіи международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессовъ VIII отдѣломъ Императорскаго русскаго технич. общества. Спб. 1896 г. Отдѣлъ III. Движеніе и сигнализація. Гл. I. Организація коммерческой части движенія. Стр. 1.

[2]) Сост. на основаніи данныхъ 61-го выпуска Стат. Сборн. м—ва П С.

[3]) Пробѣгъ здѣсь въ два раза короче дѣйствительнаго, такъ какъ принято во вниманіе все количество грузовъ безъ вычета передачъ между дорогами. Взятъ этотъ пробѣгъ, какъ аналогичный даннымъ о пробѣгахъ въ др. государствахъ.

...ЛЬСКОЙ ...ЧЕСКОЙ ...АКАДЕМІИ.

Ни въ одномъ изъ этихъ пяти государствъ желѣзнодорожные грузы не проходятъ такихъ разстояній, какъ въ Россіи. Ближе всего къ ней подходятъ въ этомъ отношеніи Соед. Штаты Сѣв. Америки, хозяйственная жизнь которыхъ вообще имѣетъ много общаго съ хозяйственной жизнью Россіи; но и въ нихъ среднее разстояніе, проходимое грузами, значительно короче русскаго.

О пробѣгѣ отдѣльныхъ грузовъ желѣзнодорожная статистика даетъ сравнительно мало данныхъ: статистика департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ не говоритъ объ этомъ почти ничего, а изъ Стат. Сборниковъ М-ва Пут. Сообщ. можно узнать лишь о пробѣгѣ 12 товаровъ съ 1878 по 1898 и 27 товаровъ съ 1878 по 1888 годъ.

Вотъ пробѣгъ первыхъ 12 товаровъ въ концѣ 70-хъ и 90-хъ годовъ [1]):

Названіе товаровъ	1878 - 80 гг.		1896—98 гг.
	верстъ		
Нефтяные грузы: Керосинъ	625 въ 1882 г.[2])	722	876
Нефтяные грузы: Нефть сырая и мазутъ		145	490
Соль		501	500
6-ть главныхъ хлѣбныхъ грузовъ		478	646
Каменный уголь		285	359
Лѣсные строительные матеріалы		162	308
Дрова		120	163

Товары распредѣлены въ порядкѣ уменьшенія ихъ пробѣга. Нельзя не замѣтить того обстоятельства, что и въ 90-хъ и въ 70-хъ годахъ порядокъ этотъ остается почти однимъ и тѣмъ же. И теперь, какъ 20 лѣтъ тому назадъ, самое большее разстояніе пробѣгаетъ керосинъ; затѣмъ идутъ хлѣба и соль; меньшіе пробѣги приходятся на долю сырой нефти съ мазутомъ, каменнаго угля и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ; самыя короткія разстоянія пробѣгаютъ дрова. Такое постоянство относительной длины пробѣга

[1]) Данныя взяты изъ табл. № 5 въ приложеніи.

[2]) До 1882 года нѣтъ отдѣльныхъ данныхъ о пробѣгѣ нефти и керосина.

разсматриваемыхъ грузовъ, несомнѣнно, указываетъ на то, что здѣсь дѣйствуютъ постоянныя причины. Отысканіемъ этихъ причинъ уже занимались въ литературѣ. Такъ, проф. Чупровъ въ своемъ „Желѣзнодорожномъ Хозяйствѣ“ говоритъ: „Статистическія данныя обнаруживаютъ повсюду зависимость длины пробѣга отъ родовъ перевозимыхъ грузовъ. Грузы высшихъ категорій передвигаются желѣзными дорогами на болѣе длинныя разстоянія, нежели грузы низшихъ разрядовъ“. Подъ грузами высшихъ категорій г. Чупровъ разумѣетъ болѣе цѣнные грузы, какъ это видно изъ дальнѣйшаго разсужденія: „разница въ длинѣ пробѣга естественно объясняется меньшею обращаемостью болѣе громоздкихъ товаровъ: чѣмъ меньше стоимость товара, сравнительно съ его объемомъ и вѣсомъ, тѣмъ ограниченнѣе районъ, въ которомъ можно съ выгодой сбывать этотъ товаръ“ [1]). Это общее соображеніе правильно, но не полно. Оно опредѣляетъ длину возможнаго, а не дѣйствительнаго пробѣга. Для того, чтобы опредѣлить этотъ послѣдній, къ цѣнности товаровъ надо присоединить еще второе условіе, а именно, характеръ географическаго распредѣленія производства и потребленія товаровъ. Если же статистическія данныя, какъ говоритъ г. Чупровъ, обнаруживаютъ зависимость длины пробѣга отъ цѣнности товара, то надо сказать, что зависимость эта обнаруживается не повсюду, а лишь для тѣхъ товаровъ, у которыхъ географическое распредѣленіе районовъ производства и потребленія одно и то же. Приведенныя только что данныя показываютъ, что самый дешевый и громоздкій товаръ—дрова—перевозится всего на 120—160 верстъ, а тотъ же товаръ, но высшаго качества и въ нѣсколько обработанномъ видѣ—лѣсные строительные матеріалы—на 160—300 верстъ, что сырая нефть проходитъ около 500 верстъ, а переработанная нефть—керосинъ—свыше 800 верстъ, что чугунъ въ 1886 и 1888 годахъ проходилъ 337 и 362 версты, а болѣе цѣнное желѣзо—539 и 557 верстъ. Но вѣдь у дровъ, какъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, у нефти, какъ и керосина, у чугуна, какъ и желѣза распредѣленіе районовъ производства и потребленія приблизительно

---

[1]) Жел. дор. хоз т. II, стр. 49–51. Собственно говоря, въ данномъ случаѣ важна не цѣнность товара, а разница въ цѣнѣ его на мѣстѣ отправленія и мѣстѣ назначенія. О цѣнности же можно говорить потому, что эта разница въ общемъ тѣмъ больше, чѣмъ выше цѣнность товара. См. по этому поводу проф. Пихно „Желѣзнодорожные тарифы“, стр. 24—7, а также Бородина „Докторскій диспутъ“ (рецензія на докторскую диссертацію проф. Чупрова, т. е. II томъ Желѣзнодорожнаго хозяйства), стр. 10—11.

одно и то же. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда оно не одинаково, при равной цѣнности пробѣгъ товаровъ будетъ различенъ. Если, напримѣръ, пункты потребленія какого-нибудь груза по своимъ естественнымъ условіямъ расположились недалеко отъ пунктовъ его производства, то, не смотря на то, что цѣнность его можетъ быть выше цѣнности другихъ грузовъ, онъ будетъ пробѣгать болѣе короткія разстоянія. Хорошей иллюстраціей, подтверждающей эту мысль, могутъ служить данныя о пробѣгѣ различныхъ хлѣбовъ. Въ 1878—80 и 1895—96 годахъ они пробѣгали слѣд. разстоянія [1]):

Хлѣба	1878—80 гг.	1895—96 гг.
	верстъ	
Овесъ	617	821
Рожь	565	757
Ячмень	438	397
Пшеница	359	377

Самый цѣнный хлѣбъ—пшеница—занимаетъ послѣднее мѣсто по длинѣ пробѣга, тогда какъ болѣе дешевые—рожь и овесъ—первыя мѣста. Это становится понятнымъ, если обратить вниманіе на то, что главныя мѣста культуры пшеницы лежатъ очень близко къ важнѣйшимъ пунктамъ сбыта, т. е. къ южнымъ портамъ, мѣста же производства ржи и овса расположены гораздо дальше отъ пунктовъ ихъ сбыта: отъ тѣхъ же южныхъ и балтійскихъ приморскихъ городовъ. Такъ было до послѣднихъ двухъ лѣтъ. Въ эти два года характеръ движенія и пробѣгъ пшеницы сильно измѣнился: въ 1897 г. послѣдній достигъ 728 верстъ, а въ 1898 году даже 792 верстъ. Такое удлиненіе, какъ увидимъ ниже, объясняется, главнымъ образомъ, поступленіемъ на желѣзныя дороги Европейской Россіи сибирской пшеницы, проходящей по сѣти огромныя разстоянія [2]).

Отмѣченная зависимость пробѣга желѣзнодорожныхъ грузовъ отъ расположенія мѣстъ ихъ производства и потребленія служитъ важнымъ указаніемъ для тарификаціи. Она показываетъ, что пониженіе тарифовъ, дѣйствіе котораго равносильно повышенію цѣнности товаровъ, не всегда увеличитъ разстояніе, проходимое гру-

---

[1]) Данныя взяты изъ табл. № 5 въ приложеніи.

[2]) Какъ измѣнились пробѣги другихъ хлѣбовъ въ эти 2 года и каковы причины этихъ измѣненій, показано будетъ при разсмотрѣніи движенія хлѣбныхъ грузовъ (II глава).

зами, а лишь въ томъ случаѣ, если этому не будутъ препятствовать географическія условія производства и потребленія. Конечно, въ большинствѣ случаевъ пробѣгъ грузовъ пока еще очень далекъ отъ крайнихъ предѣловъ, поставляемыхъ ему географическими условіями. Особенно справедливо это для Россіи, такъ какъ при обширныхъ размѣрахъ ея территоріи главнымъ тормазомъ увеличенію пробѣга ея желѣзнодорожныхъ грузовъ являются не географическія условія производства и потребленія, а высота провозной платы, которую приходится выносить товарамъ, передвигающимся по ея дорогамъ. Вотъ почему до сихъ поръ почти каждое пониженіе тарифовъ влечетъ за собою удлиненіе пробѣга грузовъ. Аналогично дѣйствуетъ и расширеніе желѣзнодорожной сѣти, открывающее новыя мѣста сбыта для поступающихъ на желѣзныя дороги товаровъ. Подъ вліяніемъ этихъ двухъ причинъ пробѣгъ грузовъ почти съ каждымъ годомъ увеличивается. Выше было указано, что средній пробѣгъ всѣхъ товаровъ съ 1876 по 1898 годъ увеличился болѣе, нежели на 100 верстъ, а за 18 лѣтъ съ 1878—80 гг. по 1896 -98 гг. его длина увеличилась на 93 версты, т. е. на 25%. Пробѣгъ отдѣльныхъ товаровъ за тѣ же 18 лѣтъ измѣнился, какъ это видно изъ приведенныхъ выше данныхъ, слѣд. образомъ:

Товары	Приростъ съ 1878—80 по 1896—98 гг.	
	верстъ	%%
Нефть сырая и мазутъ (съ 1882 г.)	345	238
Лѣсные строительные матеріалы	146	90
Дрова	43	36
Шесть главныхъ хлѣбныхъ грузовъ	168	33
Каменный уголь	74	26
Керосинъ (съ 1882 года)	154	21
Соль	—1	—0,2

Наиболѣе быстрый ростъ пробѣга обнаруживаютъ три груза, проходящіе самыя короткія разстоянія—нефть, строевой лѣсъ и дрова. Громадное увеличеніе пробѣга нефти, какъ показано будетъ ниже, объясняется тою исключительною ролью, которую пришлось играть въ Россіи этому топливу вслѣдствіе истребленія лѣсовъ и недостатка каменнаго угля. Весьма крупное удлиненіе пробѣга

лѣсныхъ грузовъ, особенно строевого лѣса, объясняется, съ одной стороны, пониженіемъ тарифовъ, облегчившимъ передвиженіе этихъ громоздкихъ товаровъ, а съ другой—тѣмъ, что истребленіе лѣсовъ все болѣе отодвигаетъ ихъ отъ главныхъ пунктовъ потребленія лѣсныхъ матеріаловъ. Пробѣгъ хлѣба также обнаруживаетъ весьма крупный приростъ; но здѣсь сказалось вліяніе упомянутыхъ условій двухъ послѣднихъ лѣтъ. Если же взять данныя за два предшествовавшіе года, т. е. за 1895 и 1896, то оказывается, что пробѣгъ его возросъ всего на 96 верстъ или на 20%. Такой слабый приростъ пробѣга хлѣбныхъ грузовъ находится въ связи съ огромнымъ увеличеніемъ перевозокъ пшеницы и ячменя, пробѣги которыхъ, какъ выше указано, очень коротки и почти не возрастаютъ [1]).

Что касается погодныхъ колебаній средняго пробѣга товаровъ малой скорости, то, конечно, понять ихъ во всѣхъ деталяхъ можно лишь послѣ изученія движенія отдѣльныхъ грузовъ, которому посвящены слѣдующія главы нашей работы; но и здѣсь уже можно указать на главнѣйшія причины, опредѣляющія эти колебанія [2]). Подобно многимъ другимъ сторонамъ товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, они опредѣляются, главнымъ образомъ, характеромъ движенія хлѣбныхъ грузовъ, связаннымъ въ свою очередь съ урожаями и неурожаями. Такое рѣшающее значеніе хлѣбныхъ грузовъ обусловливается тѣмъ, что они составляютъ весьма значительную часть всѣхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ, а также и тѣмъ, что колебанія пробѣга другихъ товаровъ или совпадаютъ съ колебаніями пробѣга хлѣба (напр. керосинъ, отчасти соль) или же крайне незначительны (каменный уголь, лѣсные строительные матеріалы и дрова). Относительно же пробѣга хлѣба можно сказать слѣдующее. Здѣсь дѣйствуютъ, какъ это указано будетъ ниже, два противоположныя вліянія неурожаевъ. Съ одной стороны, неурожай сокращаетъ перевозки хлѣба въ отдаленные пункты вывоза, что уменьшаетъ средній пробѣгъ хлѣбныхъ грузовъ; съ другой стороны, онъ вызываетъ внутри страны перевозки хлѣба изъ отдаленныхъ мѣстъ въ районы, застигнутые неурожаемъ, и этимъ удлиняетъ средній пробѣгъ хлѣба. Обыкновенно дѣйствіе перваго слѣдствія неурожаевъ сильнѣе второго, и потому въ неурожайные годы пробѣгъ хлѣбныхъ грузовъ сокращается, а вмѣстѣ съ тѣмъ сокращается и общій пробѣгъ товаровъ малой скорости. Но если неурожай не сопровождается сокращеніемъ вывоза хлѣба, какъ это, напр., было въ 1891 году, когда ожидавшееся запрещеніе вывозить хлѣбъ

[1]) См. объ этомъ гл. II.

[2]) См. табл. № 5 въ приложеніи и діаграмму № 5 тамъ же.

за границу заставило хлѣботорговцевъ усилить экспортъ хлѣба до вступленія въ силу запрещенія, то средній пробѣгъ грузовъ увеличивается. То же бываетъ въ тѣ годы, когда, подобно 1897 году, неурожаемъ поражается югъ Россіи, и сокращаются отправки южнаго хлѣба въ близлежащіе черноморскіе и азовскіе порты. Кромѣ того, на колебанія пробѣга оказываютъ вліяніе измѣненія тарифовъ. Такъ, напримѣръ, введеніе дифференціальнаго тарифа на перевозку хлѣба въ 1893 году, который значительно понизилъ плату на большихъ разстояніяхъ, вызвало рѣзкое удлиненіе средняго пробѣга какъ хлѣба, такъ и всѣхъ товаровъ малой скорости [1]).

Если разсмотрѣнныя данныя о среднемъ пробѣгѣ связать съ данными о количествѣ перевозимыхъ товаровъ, то получаются слѣдующія цифры пудо-верстъ, показывающія постепенное развитіе товарной дѣятельности русской желѣзнодорожной сѣти съ 1876 по 1898 годъ [2]):

1876 г.—285,3	млрд.	п.-вер.	
1877 г.—396,3	„	„	
1878 г.—437,4	„	„	
1879 г.—462,9	„	„	
1880 г.—406,9	„	„	
1881 г.—437,7	„	„	
1882 г.—485,5	„	„	
1883 г.—554,8	„	„	
1884 г.—557,8	„	„	
1885 г.—568,0	„	„	
1886 г.—544,0	„	„	
1887 г.—672,9	„	„	
1888 г.— 770,2	млрд.	п.-вер.	
1889 г.— 763,2	„	„	
1890 г.— 762,4	„	„	
1891 г.— 802,1	„	„	
1892 г.— 827,1	„	„	
1893 г.— 907,6	„	„	
1894 г.—1,044,6	„	„	
1895 г.—1.120,6	„	„	
1896 г.—1.238,3	„	„	
1897 г.—1.372,9	„	„	
1898 г.—1.479,6	„	„	

---

[1]) 1893 годъ вообще является поворотнымъ пунктомъ въ исторіи русскихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. „Съ 1-го октября 1893 года, говорится въ „Предисловіи“ къ цитированному „Очерку сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ“ (стр. 6), отмѣнены всѣ дѣйствовавшіе, какъ въ мѣстныхъ, такъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, тарифы на перевозку грузовъ, и введенъ одинъ общій тарифъ съ весьма небольшими отступленіями для отдѣльныхъ грузовъ, сообщеній и желѣзнодорожныхъ вѣтвей. *Тарифъ этотъ построенъ по системѣ дифференціальныхъ пониженій.* Максимумъ провозной платы для перевозокъ малой скорости составлялъ $^1/_{10}$ коп. съ пуда и версты, минимумъ $^1/_{120}$ коп. Для главнѣйшихъ массовыхъ перевозокъ, какъ хлѣбные грузы, каменный уголь, нефтяные продукты, соль, желѣзо, сахаръ, сода, крупный рогатый скотъ, ленъ, пенька и рыбные грузы, установлены отдѣльные тарифы, также обнимающіе всю сѣть и подчиняющіеся въ отношеніи правилъ примѣненія ихъ общему тарифу“.

[2]) Данныя взяты изъ Стат. Сборн. м—ва П. С. за соотвѣтствующіе года. См. діаграмму № 6 въ приложеніи.

За 22 года перевозка товаровъ увеличилась болѣе, чѣмъ въ 5 разъ. Увеличеніе это, какъ уже указано было при разборѣ количества желѣзнодорожныхъ грузовъ, въ значительной мѣрѣ обусловливалось расширеніемъ самой сѣти. Какъ росла перевозка товаровъ независимо отъ этого послѣдняго условія, видно изъ слѣд. количествъ пудо-верстъ, приходившихся въ различные годы на 1 версту дороги:

1876 г.—22,4	мил. п.-в.	1889 г.—29,3	мил. п.-в.
1878 г.—19,3	„ „	1890 г.—28,5	„ „
1880 г.—20,8	„ „	1891 г.—29,7	„ „
1881 г.—23,0	„ „	1892 г.—30,4	„ „
1882 г.—25,6	„ „	1893 г.—32,9	„ „
1883 г.—25,0	„ „	1894 г.—34,7	„ „
1884 г.—25,0	„ „	1895 г.—35,7	„ „
1885 г.—24,4	„ „	1896 г.—37,4	„ „
1886 г.—22,6	„ „	1897 г.—39,9	„ „
1887 г.—27,6	„ „	1898 г.—40,9	„ „
1888 г.—30,4	„ „		

Изъ этихъ цифръ видно, что независимо отъ расширенія сѣти интенсивность работы русскихъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ товаровъ увеличилась за 22 года почти въ 2 раза.

Какую роль играли въ этомъ увеличеніи отдѣльные грузы, можно судить по слѣдующимъ даннымъ о количествѣ пудо-верстъ, дѣлаемыхъ 12 важнѣйшими грузами въ 1878—80 и 1896—98 годахъ и приростѣ ихъ за эти 18 лѣтъ [1]):

Товары	Количество пудо-верстъ въ милліардахъ		Приростъ за 18 лѣтъ.	
	1878—80 гг.	1896—98 гг.	въ млрд. п.-в.	въ %%
Нефть и керосинъ . . .	6,4	146,8	140,4	2194
Лѣсн. строит. матеріалы	14,2	67,9	53,7	383
Каменный уголь	36,3	171,5	135,2	376
Соль	13,9	34,3	20,4	147
6 главн. хлѣбн. грузовъ .	151,4	321,0	169,6	112
Дрова	16,1	25,2	9,1	57
Всѣ товары малой скор.	424,2	1363.6	939,4	222

[1]) Сост. на осн. табл. № 6 въ прилож.; см. діаграмму № 7.

Какъ видно, быстрѣе всего возросъ общій пробѣгъ нефтяныхъ грузовъ, за ними слѣдуютъ лѣсные строительные матеріалы и каменный уголь. Пробѣгъ хлѣба увеличился сравнительно очень мало, и изъ всѣхъ разсматриваемыхъ 12 товаровъ ему уступаютъ въ этомъ отношеніи одни дрова, общій пробѣгъ которыхъ за 18 лѣтъ возросъ всего на 57%. Незначительностью относительнаго прироста пробѣга хлѣбныхъ грузовъ объясняется уменьшеніе участія этихъ грузовъ въ общей товарной перевозкѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не смотря на ихъ огромное абсолютное значеніе. Какъ велико это уменьшеніе, видно изъ слѣдующихъ цифръ: въ 1878—80 годахъ количество пудо-верстъ, дѣлаемыхъ 6-ю хлѣбными грузами, составляло 35,6% количества пудо-верстъ, дѣлаемыхъ всѣми товарами малой скорости, въ 1882—85 гг. оно составляло уже 33,5%, въ слѣдующее пятилѣтіе—28,0%, затѣмъ въ 1891—95 гг.—25,1% и въ 1896—98 гг.—23,7%. Сокращеніе, какъ видно, идетъ непрерывно и за 20 лѣтъ составляетъ свыше 10%; даже въ урожайные 1893—96 года участіе хлѣбныхъ грузовъ въ общей товарной перевозкѣ дорогъ составляло всего 25,1%, т. е. значительно меньше, нежели въ 1878—80 года, среди которыхъ 1880 годъ былъ неурожайнымъ.

Наоборотъ, нефтяные грузы и каменный уголь въ 1878—80 годахъ составляли лишь 10,2% всего движенія, а въ 1896—98 гг. на ихъ долю приходилось уже 23% всего количества пудо-верстъ, дѣлаемыхъ товарами малой скорости. Параллельно съ этимъ участіе дровъ за то же время упало съ 3,8% до 1,9%.

Такимъ образомъ, и данныя о пробѣгѣ подтверждаютъ сдѣланный выше выводъ о паденіи участія хлѣбныхъ грузовъ въ общей массѣ товаровъ малой скорости, вызванномъ быстрымъ ростомъ движенія горныхъ и фабрично-заводскихъ продуктовъ, особенно же ростомъ минеральнаго топлива, идущаго на смѣну древесному.

ГЛАВА II.

Движеніе хлѣбныхъ грузовъ и сѣмянъ [1]).

Въ первой главѣ мы видѣли, какъ постепенно развивалось движеніе главнѣйшихъ 8 хлѣбныхъ грузовъ, начиная съ 1876 года, и какихъ размѣровъ достигаетъ оно въ настоящее время. Для всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ нѣтъ непрерывныхъ данныхъ за такой продолжительный промежутокъ времени. Они появляются лишь въ 1889 г. съ возникновеніемъ статистики департамента желѣзн.-дор. дѣлъ. Согласно этимъ даннымъ общее количество всѣхъ хлѣбныхъ и сѣмянныхъ грузовъ съ 1889 года измѣнялось слѣд. образомъ:

1889 г.—493,5	мил. пуд.	1894 г.—737,3	мил. пуд.
1890 г.—480,3	„ „	1895 г.—710,3	„ „
1891 г.—542,1	„ „	1896 г.—701,4	„ „
1892 г.—448,9	„ „	1897 г. —620,1	„ „
1893 г.—567,1	„ „	1898 г.—709,6	„ „

Въ послѣдніе годы, какъ видно, общее количество разсматриваемыхъ грузовъ составляетъ около 700 мил. пуд., т. е. около $^1/_4$ всего товарнаго движенія. Что касается хронологическихъ колебаній, то съ 1889 г. количество хлѣбныхъ грузовъ быстро растетъ до

---

[1]) Сюда входятъ: 1) рожь, 2) пшеница и полба, 3) овесъ, 4) просо, 5) гречиха, 6) ячмень, 7) кукуруза, 8) горохъ, фасоль, чечевица и бобы; мука: 9) пшеничная, 10) ржаная, 11) гречневая и 12) остальная; крупа: 13) гречневая, 14) пшенная и 15) остальная, 16) солодъ; 17) тарица, 18) отруби, 19) выжимки; сѣмена: 20) конопляныя, льняныя, подсолнечныя, рапсовыя и 21) остальныя (эти грузы входятъ въ общую массу „хлѣбныхъ грузовъ“ Сводной статистики деп-та ж.-д. дѣлъ).

голодныхъ 1891—92 годовъ, въ 1892 году оно сокращается; въ слѣдующіе 2 года опять рѣзко увеличивается и въ 1894 году достигаетъ maximum'а, затѣмъ оно снова падаетъ, особенно въ неурожайномъ 1897 году. Ниже сдѣлано будетъ точное сопоставленіе движенія хлѣба съ урожаями, здѣсь же надо отмѣтить, что, не смотря на рѣзкія колебанія изъ года въ годъ, движеніе хлѣбныхъ грузовъ въ общемъ увеличивается.

Подробныя данныя о движеніи отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ существуютъ лишь съ 1893 года [1]). Если сгруппировать эти грузы по главнымъ категоріямъ, то получаются слѣд. величины для каждой изъ нихъ за время съ 1893 по 1898 годъ [2]):

Въ милліонахъ пудовъ	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Зерновыхъ хлѣбовъ	393,6	528,7	475,4	455,0	398,6	478,4
Муки, крупы и солода	120,6	134,5	155,8	159,2	145,4	156,2
Отрубей и др. отбросовъ	27.4	33,8	35,2	40,3	40,7	40,1
Сѣмянъ	25,5	32,3	43,9	46,8	35,4	34,9
Всего	567,1	737,3	710,3	701,4	620,1	709,6

Зерновые хлѣба занимаютъ преобладающее мѣсто, значительно меньшее количество приходится на долю муки и крупы, и сравнительно ничтожны количества перевозимыхъ отбросовъ и сѣмянъ. Но уступая двумъ первымъ категоріямъ въ абсолютныхъ размѣрахъ, двѣ вторыя значительно обгоняютъ ихъ своимъ относительнымъ ростомъ; особенно быстро растетъ движеніе отрубей и другихъ отбросовъ.

Для разсмотрѣнія движенія отдѣльныхъ зерновыхъ и мучныхъ грузовъ обращаемся къ статистикѣ м-ва пут. сообщ., охватывающей болѣе продолжительный промежутокъ времени [3]). Если эту стати-

---

[1]) Съ 1889 по 1892 г. есть лишь данныя объ общемъ количествѣ всѣхъ хл. грузовъ, для отдѣльныхъ же грузовъ имѣются только свѣдѣнія по вывозному сообщенію.

[2]) Подробныя данныя см. табл. № 7 въ прилож.

[3]) Надо отмѣтить, что данныя м-ва п. сообщ. и деп-та ж.-д. дѣлъ не совсѣмъ сходятся. Отклоненія, впрочемъ, не особенно велики и лишь мѣстами достигаютъ 4—5%. Только количества пшеницы и полбы, почему-то, по даннымъ статистики деп-та ж.-д. дѣлъ % на 7—8 превышаютъ количества того-же хлѣба по даннымъ м-ва п. сообщ.

стику пополнить свѣдѣніями д-та жел.-дор. дѣлъ о движеніи крупы въ 1893—98 годахъ, то въ нашемъ распоряженіи будутъ почти непрерывныя данныя о движеніи 8 хлѣбныхъ грузовъ за время съ 1876 по 1898 годъ [1]). Нижеслѣдующая таблица, составленная на основаніи этихъ данныхъ, даетъ представленіе о количествѣ каждаго изъ 8 грузовъ, и его измѣненіяхъ въ теченіи послѣднихъ 20 лѣтъ.

Названія грузовъ	1876 - 78 гг.	1895—98 гг.	Приростъ за 20 лѣтъ	
	Милліоновъ пудовъ		Мил. пуд.	%%
Кукуруза	6,1	24,7	18,6	315
Мука пшеничная	19,4	79,5	60,1	310
Ячмень	16,2	46,8	30,6	189
Пшеница	83,0	178,6	95,6	115
Мука ржаная	25,8	46,1	20,3	79
Овесъ	58,3	97,7	39,4	68
Крупа и пшено	15,4	24,3	8,9	58
Рожь	76,5	84,4	7,9	10
Итого 8 хлѣбн. грузовъ .	311,9 [2])	582,1	270,2 [2])	86,6

Въ настоящее время, какъ видно изъ этой таблицы, главное мѣсто въ ряду хлѣбныхъ грузовъ занимаетъ пшеница, составляющая вмѣстѣ съ пшеничной мукой почти половину разсматриваемыхъ грузовъ; за нею слѣдуетъ овесъ и лишь третье мѣсто приходится на долю ржи; количество остальныхъ хлѣбныхъ грузовъ, особенно кукурузы и крупы не велико. Инымъ было взаимное отношеніе различныхъ хлѣбовъ въ концѣ 70-хъ годовъ. Пшеница и тогда занимала первое мѣсто, но ея преобладаніе надъ рожью не было такъ сильно, какъ въ настоящее время, а если взять зерно съ мукой, то количество ржаныхъ грузовъ даже превышало количество пшеничныхъ. Это уменьшеніе относительнаго зна-

[1]) См. табл. № 3 въ прилож.

[2]) 311,9 и 270,2 не точныя суммы количествъ отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ, потому что для муки пшеничной и ржаной взяты не среднія количества за 1876—78 гг., а за одинъ 1876 годъ въ виду того, что за 1878 годъ существуютъ лишь свѣдѣнія объ общемъ количествѣ той и другой муки.

ченія ржаныхъ грузовъ объясняется тѣмъ, что въ то время, какъ движеніе ихъ росло въ разсматриваемый 20-лѣтній періодъ очень слабо, количество пшеницы, производство которой сдѣлало за это время большіе успѣхи на двухъ окраинахъ Европ. Россіи—крайнемъ югѣ и крайнемъ востокѣ, и въ зернѣ и въ мукѣ быстро увеличивалось [1]). Различіе въ быстротѣ роста движенія ржаныхъ и пшеничныхъ грузовъ не могло не отразиться на ихъ относительномъ значеніи въ общей массѣ товаровъ малой скорости. Въ 1876 г. рожь въ зернѣ и мукѣ составляла 10% всѣхъ товаровъ, въ 1898 году на ея долю приходится уже всего 4,1% ихъ; наоборотъ, пшеничные грузы, составлявшіе въ 1876 году 7,5% всего товарнаго движенія, въ 1898 г. составляютъ 7,8% его, а въ урожайные 1895—1896 гг. даже 9,8% [2]). Если вспомнить теперь отмѣченное въ первой главѣ паденіе относительнаго значенія хлѣбныхъ грузовъ въ общей массѣ товаровъ малой скорости и сопоставить его съ данными только что разобранной таблицы, то оказывается, что паденіе это обязано главнымъ образомъ ничтожному приросту ржаныхъ грузовъ и отчасти овса.

Общій характеръ хронологическихъ колебаній хлѣбныхъ и другихъ сельскохозяйственныхъ грузовъ уже былъ указанъ въ первой главѣ, тамъ же была установлена связь этихъ колебаній съ колебаніями урожаевъ. Для того, чтобы точнѣе опредѣлить характеръ этой связи необходимо подробное сопоставленіе урожаевъ съ количествомъ хлѣбныхъ грузовъ. Къ сожалѣнію, такое сопоставленіе для продолжительнаго періода времени можно сдѣлать лишь по отношенію къ 4-мъ хлѣбамъ: пшеницѣ, ржи, овсу и ячменю, такъ какъ для остальныхъ нѣтъ данныхъ, охватывающихъ продолжительный

---

[1]) Такая же замѣна ржи пшеницей происходитъ и на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Если принять движеніе пшеницы за 100, то движеніе ржи въ Россіи и Германіи въ половинѣ 70-хъ, 80-хъ и 90-хъ годовъ выразится въ слѣд. цифрахъ (данныя для Германіи взяты изъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1887 г. S 501 и 1898 г. S. 268 и слѣд. „Deutschlands Getreideernte und die Eisenbahnen“):

	1876 г.	1884—85 гг.	1894—95 гг.
Россія	137	91	48
Германія	—	61	57

И въ Россіи и въ Германіи относительное значеніе ржи сравнительно съ пшеницей сокращается, но въ Россіи процессъ этотъ происходитъ особенно быстро, благодаря указанному въ текстѣ обстоятельству.

[2]) См. табл. № 4 въ прилож.

періодъ и относящихся ко всей рельсовой сѣти Европ. Россіи [1]). Но и для этихъ 4-хъ хлѣбовъ сопоставленіе урожая съ перевозкой сильно затрудняется многими недостатками, которыми страдаетъ наша урожайная статистика. Она прежде всего не точна, а затѣмъ до самаго послѣдняго времени она не охватывала всѣхъ тѣхъ мѣстъ, по которымъ протянулась наша желѣзнодорожная сѣть. Такъ, если взять данныя объ урожаяхъ, собираемыя Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ, то оказывается, что они, начинаясь съ 1883 года, до 1888 года охватываютъ лишь 50 губерній Европейской Россіи, только съ 1889 г. къ нимъ присоединяются данныя для 10 губерній Привислянскаго края, затѣмъ съ 1892 года сборъ хлѣбовъ на Сѣверномъ Кавказѣ и въ 1893 году—хлѣбъ, собираемый въ тѣхъ частяхъ Западной Сибири, изъ которыхъ онъ стягивается на Пріуральскую (Пермь-Тюменьскую) и Самаро-Златоустовскую дороги. Не смотря на все это, сопоставленіе урожайныхъ данныхъ съ данными о перевозкѣ хлѣба представляетъ большой интересъ.

Чистый сборъ пшеницы, ржи, овса и ячменя составлялъ въ 1883—98 годахъ слѣд. количества (первыя цифры обнимаютъ лишь 50 губерній Европейской Россіи, вторыя, взятыя въ скобки, заключаютъ въ себѣ, кромѣ того, урожай въ 10 губерніяхъ Привислянскаго края, на Сѣверномъ Кавказѣ и въ двухъ губерніяхъ—Тобольской и Томской—Западной Сибири) [2]):

1883 г.—1.428,0 мил. пуд.	1891 г.—1.088,9 (1.186,1) мил. пуд.
1884 г.—1.604,4 „ „	1892 г.—1.414,0 (1.578,0) „ „
1885 г.—1.336,5 „ „	1893 г.—2.182,2 (2.512,4) „ „
1886 г.—1.475,8 „ „	1894 г.—2.287,7 (2.604,4) „ „
1887 г.—1.900,7 „ „	1895 г.—1.995,2 (2.350,7) „ „
1888 г.—1.755,8 „ „	1896 г.—1.967,4 (2.320,6) „ „
1889 г.—1.219,4 (1.292,0) мил. пуд.	1897 г.—1.530,8 (1.810,8) „ „
1890 г.—1.542,1 (1.650,9) „ „	1898 г.—1.877,0 (2.380,5) „ „

Этотъ 16-лѣтній періодъ начинается посредственными урожаями 1883 и 84 годовъ; въ 1885 году сборъ хлѣбовъ сильно падаетъ;

---

[1]) Данныя о движеніи кукурузы есть не для всей сѣти, а лишь для Юго-Западныхъ, Владикавказской и Закавказской дорогъ.

[2]) См. табл. № 8 въ приложеніи. Взятъ „чистый сборъ“, т. е. безъ сѣмянъ, потому что данныя о валовомъ сборѣ лишь съ 1895 года даются въ пудахъ, а до того времени давались въ четвертяхъ. Это различіе единицъ, въ которыхъ выражены валовыя цифры сбора, устраняютъ возможность сравненія ихъ.

затѣмъ слѣдуютъ 3 урожайные года, но далѣе опять наступаетъ рядъ лѣтъ съ пониженнымъ сборомъ хлѣба, закончившійся тяжелымъ неурожаемъ 1891—92 годовъ. Слѣдующіе затѣмъ 2 года отличаются высокою урожайностью; далѣе идутъ 2 года средняго урожая, потомъ неурожайный 1897 годъ и, наконецъ, 1898 годъ, отличавшійся снова довольно удачнымъ сборомъ хлѣба. Совершенно согласно съ этимъ колеблется и количество перевозимыхъ хлѣбныхъ грузовъ, отражая вліяніе урожая въ томъ же или въ слѣдующемъ году. Такъ, въ 1886, 1889—92 и, наконецъ, въ 1897 годахъ количество перевозимаго хлѣба сокращается; наоборотъ, 1887—88, 1893—94 года, являются годами быстраго развитія хлѣбнаго транспорта. Наконецъ, года среднихъ урожаевъ—1895 и 96—для желѣзныхъ дорогъ являются годами застоя [1]). Ниже указано будетъ, что все хлѣбное движеніе распадается на двѣ части: вывозное и внутреннее сообщеніе; эти двѣ части во многомъ отличаются другъ отъ друга, и раньше всего тѣмъ, что вліяніе неурожаевъ сказывается на нихъ далеко не одинаково. Этимъ, какъ увидимъ ниже, объясняются нѣкоторыя несовпаденія между колебаніями урожаевъ и перевозки, которыя можно наблюдать, сопоставляя данныя урожая съ данными желѣзнодорожнаго движенія.

Теперь же обратимъ вниманіе на другую сторону сопоставленія сбора хлѣба съ его перевозкою по желѣзнымъ дорогамъ. Съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти натуральное сельское хозяйство постепенно превращается въ хозяйство мѣновое, вмѣстѣ съ этимъ все большая часть производимаго хлѣба поступаетъ на рынокъ и превращается въ товаръ. Это влечетъ за собой цѣлый рядъ соотвѣтствующихъ видоизмѣненій въ хозяйственной жизни страны, вслѣдствіе чего въ концѣ концовъ перестраивается весь укладъ этой жизни. Учесть полностью развитіе этого процесса при помощи существующихъ статистическихъ данныхъ нѣтъ возможности. Для этого, не говоря уже о болѣе точной статистикѣ урожаевъ, надо было бы имѣть данныя о количествѣ хлѣба, поступающаго на рынокъ. Тогда отношеніе этого количества къ общему сбору хлѣба могло бы до нѣкоторой степени служить показателемъ того, въ какой мѣрѣ наше сельское хозяйство превратилось въ хозяйство, работающее на рынокъ, а измѣненіе этого отношенія указало бы, въ какомъ направленіи идетъ развитіе процесса разложенія натуральнаго хозяйства. Но подобныхъ статистическихъ данныхъ нѣтъ и не

---

[1]) См. діаграмму № 8 въ прилож.

можетъ быть. Масса продажъ, составляющихъ обмѣнъ деревни съ сосѣдними заводами, мельницами, городомъ, наконецъ, мѣновыя сдѣлки, производящіяся внутри самой деревни, совершенно не поддаются точному учету. Однако, если нельзя учесть всей массы хлѣба, попадающаго на рынокъ, то статистика желѣзно-дорожнаго движенія даетъ возможность опредѣлить довольно значительную часть ея. Нижеслѣдующая таблица показываетъ, какая приблизительно часть сбора 4-хъ главныхъ хлѣбовъ поступаетъ на желѣзныя дороги и какъ измѣняется отношеніе перевозки къ сбору съ теченіемъ времени:

	1883–87 гг.	1894–98 гг.	Приростъ въ %%
Сборъ пшеницы, ржи, овса и ячменя въ мил. пуд. . . .	1.534,1	1.931,6	25,9
Перевозка этихъ же хлѣбовъ въ зернѣ въ мил. пуд. . .	295,9	416,3	40,7
%-ное отношеніе перевозки къ сбору	19,3%	21,5%	—

Цифры 19,3% и 21,5%, конечно, не могутъ служить точнымъ показателемъ той части хлѣба, которая поступаетъ на желѣзныя дороги. Имъ нельзя было бы придавать такого значенія даже въ томъ случаѣ, если бы данныя объ урожаяхъ обладали большею достовѣрностью, такъ какъ въ разсматриваемой таблицѣ приведена лишь перевозка хлѣба въ зернѣ; вслѣдствіе этого остается неучтенной та часть хлѣба, которая поступаетъ на желѣзныя дороги въ видѣ муки. Этой неточности нельзя исправить причисленіемъ къ зерновымъ грузамъ мучныхъ, такъ какъ тогда былъ бы въ видѣ муки засчитанъ дважды тотъ хлѣбъ, который отмѣченъ уже желѣзнодорожной статистикой въ качествѣ зерна. Но всѣ эти недостатки статистическихъ данныхъ не лишаютъ интереса того факта, что за разсматриваемый промежутокъ времени сборъ 4-хъ хлѣбовъ возросъ всего на 25,9%, тогда какъ перевозка ихъ возросла на 40,7%. Даже если для второго 5-лѣтія взять не 50 губерній Европ. Россіи, какъ сдѣлано въ таблицѣ, а 60 губерній ея + Сѣверный Кавказъ и 2 губерніи Западной Сибири, то и тогда приростъ сбора составляетъ 49,5% (2.293,3 м. пуд. противъ 1.534,1), т. е. всего на 9% больше прироста перевозки. Такъ какъ, кромѣ того, часть хлѣба, перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ, поступаетъ на нихъ въ видѣ муки, то надо думать, что перевозка его возрасла больше нежели на 40,7%, потому что движеніе пшеничной и ржаной муки

за то же время возросло на 58,6%. Несомнѣнно, слѣдовательно, что съ каждымъ годомъ желѣзныя дороги забираютъ все большую часть хлѣба отъ его производителей и выбрасываютъ на рынокъ: въ 80-хъ годахъ на желѣзныя дороги поступало 19,3%, а съ мукой 24,3% сбора, къ 90-мъ годамъ часть эта увеличивается до 21,5 и 27,9%.

Что касается каждаго изъ 4-хъ разсматриваемыхъ хлѣбовъ, то изъ таблицъ № 8 и № 3 (въ приложеніи) видно, что характеръ хронологическихъ колебаній сбора у всѣхъ ихъ въ общемъ одинъ и тотъ же; все различіе состоитъ лишь въ размѣрахъ колебаній. То же можно сказать о движеніи ихъ по желѣзнымъ дорогамъ; но здѣсь различіе въ размѣрахъ погодныхъ колебаній еще рѣзче. Больше всего колеблется изъ года въ годъ движеніе пшеницы. Это объясняется, во первыхъ, большими колебаніями урожаевъ этого хлѣба вслѣдствіе климатическихъ и почвенныхъ особенностей пшеничныхъ районовъ, и во вторыхъ—преобладаніемъ въ перевозкѣ пшеницы вывозного сообщенія надъ внутреннимъ; а ниже мы увидимъ, что вліяніе урожая особенно сильно сказывается именно на вывозномъ сообщеніи. Также сильно колеблется движеніе ячменя, который очень напоминаетъ пшеницу по условіямъ производства и перевозки. Значительно меньше колебанія остальныхъ двухъ хлѣбовъ, особенно ржи. Движеніе мучныхъ грузовъ—муки пшеничной и ржаной—почти не колеблется и довольно правильно увеличивается изъ года въ годъ; лишь небольшія сокращенія въ концѣ 80-хъ и началѣ 90-хъ годовъ, едва замѣтное уменьшеніе его въ 1897 году и сильное увеличеніе въ 1893—95 годахъ указываютъ на связь движенія этихъ грузовъ съ урожаями пшеницы и ржи. Такой характеръ движенія муки объясняется тѣмъ, что почти вся она перевозится во внутреннемъ сообщеніи, т. е. идетъ на покрытіе собственнаго потребленія страны, а потому не можетъ такъ сильно колебаться въ зависимости отъ размѣровъ урожая, какъ колеблется экспортъ хлѣба, представляющій избытокъ производства надъ потребленіемъ.

Гораздо больше различія обнаруживается между хлѣбами, если разсматривать отношеніе ихъ движенія къ сбору. Это видно изъ слѣд. таблицы:

		1883–87 года	1894–98 года	Приростъ въ %%
Пшеница:	сборъ въ мил. пуд. . . .	275,5	410,0	48,8
	перевозка „ „ . . .	120,6	176,3	46,2
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	44%	43%	—
Рожь:	сборъ въ мил. пуд. . . .	776,2	859,0	10,7
	перевозка „ „ . . .	70,3	82,3	17,1
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	9%	9,6%	—
Овесъ:	сборъ въ мил. пуд. . . .	363,1	415,3	14,4
	перевозка „ „ . . .	76,8	103,6	34,9
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	21%	25%	—
Ячмень:	сборъ въ мил. пуд. . . .	119,3	247,3	107,3
	перевозка „ „ . . .	22,8	54,2	137,8
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	19%	25%	—

Отношеніе перевозки къ сбору, какъ видно, очень различно для каждаго изъ разсматриваемыхъ хлѣбовъ. Въ то время, какъ пшеницы поступаетъ на желѣзныя дороги около $^1/_2$ сбора, овса и ячменя поступаетъ всего $^1/_4$, а ржи едва 9—10%. Точно также и сдѣланный выше выводъ о томъ, что сборъ хлѣба растетъ медленнѣе перевозки и потому съ теченіемъ времени все большая и большая часть его поступаетъ на желѣзныя дороги, примѣнимъ лишь къ овсу и ячменю; сборъ же ржи растетъ почти съ такой же быстротой, какъ и перевозка, а ростъ сбора пшеницы даже нѣсколько обгоняетъ ростъ перевозки. Абсолютно, сборъ всѣхъ хлѣбовъ растетъ гораздо быстрѣе перевозки, что указываетъ на очень крупное увеличеніе мѣстнаго потребленія [1]).

---

[1]) Такъ, сборъ пшеницы увеличился на 134,5 мил. пуд., а перевозка—на 55,7 м. п., сборъ ржи увеличился на 82,8 м. п., а перевозка на 12,0 м. п., сборъ овса—на 52,2 м. п., а перевозка—на 26,8 м. п., наконецъ, сборъ ячменя увеличился на 128,0 м. п., а перевозка—на 31,4 м. п. Конечно, выводъ объ увеличеніи мѣстнаго потребленія ослабляется тѣмъ, что не учтенъ приростъ перевозки этихъ хлѣбовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ и гужемъ. Болѣе точный подсчетъ см. ниже.

Выше было уже сказано, что на основаніи одного желѣзнодорожнаго движенія нельзя сказать, какое количество хлѣба поступаетъ на рынокъ. Нѣсколько полнѣе можно отвѣтить на этотъ вопросъ, если присоединить къ желѣзнодорожному движенію хлѣба движеніе его по другимъ важнѣйшимъ путямъ сообщенія Россіи, а именно по внутреннимъ воднымъ путямъ, т. е. рѣкамъ, каналамъ и озерамъ. Къ разсмотрѣнію этого движенія мы и переходимъ.

Количество перевозимыхъ по воднымъ путямъ 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1876—98 годахъ было слѣд.: [1])

1876 г.—120,2 мил. пуд.	1890 г.—138,1 мил. пуд.
1878 г.- - 95,6 „ „	1891 г.—121,9 „ „
1880 г.— 97,8 „ „	1892 г.— 86,6 „ „
1882 г.—105,8 „ „	1893 г.—147,9 „ „
1884 г.—126,7 „ „	1894 г.—220,6 „ „
1885 г.—152,7 „ „	1895 г.—227,8 „ „
1886 г.—161,3 „ „	1896 г.—224,0 „ „
1887 г.—163,3 „ „	1897 г.—232,7 „ „
1888 г.—155,9 „ „	1898 г.—234,6 „ „
1889 г.—151,4 „ „	

Движеніе хлѣба по воднымъ путямъ, какъ видно, раза въ $2—2^1/_2$ меньше, нежели по желѣзнымъ дорогамъ; но оно возрастаетъ значительно быстрѣе желѣзнодорожнаго движенія хлѣба, не смотря на конкурренцію развивающейся рельсовой сѣти. За разсматриваемые 22 года, наша желѣзнодорожная сѣть увеличилась въ 2 раза, и цѣлый рядъ новыхъ линій примкнулъ къ главнымъ рѣкамъ, прошелъ на перерѣзъ имъ и протянулся параллельно ихъ руслу; и не смотря на все это, движеніе хлѣба по рѣкамъ съ 1876—80 по 1894—98 гг. увеличилось съ 105,5 мл. п. до 227,9 мл. п., т. е. на 118,1%. Между тѣмъ движеніе хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ за то же время возросло всего съ 279,6 мл. п. до 539,5 мл. п., т. е. на 92,9%. При этомъ надо принять во вниманіе то, что судоходныя рѣки во все это время оставались однѣми и тѣми же и прорѣзывали тѣ же районы, тогда какъ желѣзнодорожная сѣть росла и стягивала хлѣбъ съ новыхъ районовъ; 118% есть поэтому процентъ *уплотненія* движенія на каждой вер-

---

[1]) См. табл. № 9 въ прилож.

стѣ водныхъ путей, а 92,9% есть приростъ движенія на всей рельсовой сѣти. Если вычислить плотность движенія на этихъ послѣднихъ, то оказывается, что за 22 года она возрасла съ 14,3 тыс. пуд. до 16,1 тыс. пуд., т. е. всего на 12,6%. Такимъ образомъ, и абсолютныя, и относительныя цифры показываютъ, что движеніе хлѣба по воднымъ путямъ развивается быстрѣе, нежели движеніе его по желѣзнымъ дорогамъ.

О движеніи по воднымъ путямъ отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ даютъ понятіе слѣд. цифры [1]):

Названія грузовъ	1876—78 гг.	1895—98 гг.	Приростъ за 20 лѣтъ	
	Милліоновъ пудовъ			% %
Пшеница	44,4	82,8	38,4	86,5
Мука пшеничная. . .	4,9	18,5	13,6	277,5
Рожь	23,3	48,9	25,6	109,9
Мука ржаная	24,5	27,7	3,2	13,1
Овесъ	17,8	31,3	13,5	75,9
Ячмень	1,1	20,6	19 5	1772,7

И здѣсь пшеница занимаетъ первое мѣсто среди разсматриваемыхъ 6-ти хлѣбныхъ грузовъ. Но на водныхъ путяхъ нѣтъ такой рѣзкой разницы въ относительномъ ростѣ движенія пшеницы и ржи, какъ это наблюдается въ желѣзнодорожномъ транспортѣ; движеніе ржи растетъ даже нѣсколько быстрѣе, нежели движеніе пшеницы [2]). Среднія мѣста занимаютъ овесъ и ячмень, перевозка котораго, кстати сказать, ростетъ съ поразительной быстротой. Быстрый ростъ движенія ячменя, такимъ образомъ, характеренъ не только для желѣзныхъ дорогъ, но и для водныхъ путей. Объясняется это явленіе распашкой южныхъ побережныхъ пространствъ, примыкающихъ къ Черному и Азовскому морямъ. Это видно изъ того, что въ 1898 г., напр., изъ 23,1 мил. пуд. общей перевозки этого хлѣба по всѣмъ рѣкамъ Европ. Россіи 12,7 мил. пуд. при-

[1]) Сост. на осн. табл. № 9 въ прилож.

[2]) Но количество пшеничной муки, хотя абсолютно и уступаетъ количеству муки ржаной, ростетъ значительно быстрѣе послѣдняго.

ходится на южную часть Днѣпра, 7,8 м. п. на Ю.-Бугъ, 1 м. п. на Донъ и 0,7 м. п. на Днѣстръ.

Хронологическія колебанія движенія хлѣба по воднымъ путямъ носятъ нѣсколько иной характеръ, нежели на желѣзныхъ дорогахъ; здѣсь нѣтъ такихъ рѣзкихъ и частыхъ скачковъ вверхъ и внизъ, какія наблюдаются въ желѣзнодорожной перевозкѣ [1]). Движеніе хлѣба правильно растетъ съ 1878 г. по 1887 г.; съ этого времени ростъ смѣняется постепеннымъ паденіемъ, которое достигаетъ самыхъ крупныхъ размѣровъ въ 1892 году; затѣмъ въ слѣдующіе 2 года наблюдаются единственные за все разсматриваемое время крупные скачки, увеличившіе движеніе съ 86,6 м. п. до 220,6 м. п. Послѣдніе 4 года оно стоитъ на одномъ уровнѣ, не понижаясь ни въ 1897 г., когда желѣзнодорожная перевозка хлѣба испытала сильное сокращеніе, ни въ 1898 г., хотя въ этомъ году неурожай постигъ поволжскія губерніи. Это послѣднее обстоятельство кажется страннымъ, такъ какъ главную массу движущагося по воднымъ путямъ хлѣба составляетъ хлѣбъ, перевозимый по рѣкѣ Волгѣ, стягиваемый съ примыкающихъ къ этой рѣкѣ губерній. Возможно, впрочемъ, что вліяніе неурожая 1898 года сказалось на движеніи хлѣба по воднымъ путямъ лишь 1898 году [2]).

Сложивъ движеніе хлѣба по воднымъ путямъ съ движеніемъ его по желѣзнымъ дорогамъ и исключивъ передачу съ однихъ путей на другіе, чтобы избѣжать двойныхъ засчетовъ одного и того же хлѣба, получимъ слѣдующія цифры постепеннаго развитія общаго количества хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ по тѣмъ и другимъ путямъ сообщенія [3]):

1876 г.—306,5 мил. пуд.	1885 г.—493,3 мил. пуд.
1878 г.—418,9 „ „	1886 г.—418,6 „ „
1880 г.—318,6 „ „	1887 г.—536,2 „ „
1882 г.—405,5 „ „	1888 г.—661,8 „ „
1884 г.—429,6 „ „	1889 г.—537,9 „ „

---

[1]) См. діаграмму № 9 въ прилож.

[2]) Вліяніе на движеніе по воднымъ путямъ урожаевъ въ поволжскихъ районахъ очень ясно сказалось въ 1889 году. Годъ этотъ для Европ. Россіи вообще былъ неурожайнымъ; вслѣдствіе этого желѣзнодорожное движеніе хлѣба сильно сократилось въ этомъ году. Но въ приволжскихъ губерніяхъ урожай въ этомъ году былъ довольно высокъ, и движеніе хлѣба по рѣкамъ почти не уменьшилось.

[3]) См. табл. № 10 въ прилож.

1890 г.—512,5 мил. пуд.	1895 г.—747,6 мил. пуд.
1891 г.—510,8 „ „	1896 г.—731,8 „ „
1892 г.—402,7 „ „	1897 г.—622,2 „ „
1893 г.—587,1 „ „	1898 г.—671,3 „ „
1894 г.—732,3 „ „	

Если сопоставить эти общія цифры для желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей съ данными о сборѣ 4-хъ главныхъ хлѣбовъ, то оказывается, что движеніе ихъ съ 1883—87 гг. по 1894—98 гг. возросло съ 371,5 мил. пуд. до 550,6 мил. пуд., т. е. на 48,2%, тогда какъ урожай въ то же время, какъ мы видѣли, увеличился всего на 25,9%. Слѣдовательно, и присоединеніе къ желѣзнодорожному движенію движенія по воднымъ путямъ, дающее возможность учесть бо́льшую часть хлѣба, поступающаго на рынокъ, нисколько не измѣняетъ вывода, сдѣланнаго на основаніи одной желѣзнодорожной статистики: *часть урожая, поступающаго на рынокъ, съ каждымъ годомъ становится значительнѣе;* въ 80-хъ годахъ желѣзныя дороги и водные пути выбрасывали на рынокъ 24,2% сбора 4-хъ хлѣбовъ, а въ 90-хъ годахъ процентъ этотъ повышается до 28,5.

Для каждаго изъ 4-хъ хлѣбовъ въ отдѣльности присоединеніе движенія по внутреннимъ воднымъ путямъ вводитъ слѣдующія измѣненія въ тѣ цифры, которыя мы привели выше, разсматривая отношеніе къ сбору одной желѣзнодорожной перевозки [1]):

---

[1]) Сост. на осн. табл. № 10 въ прилож. Эта таблица даетъ болѣе точное представленіе о размѣрахъ мѣстнаго потребленія четырехъ хлѣбовъ и о ростѣ этого потребленія въ періодъ съ 80-хъ по 90-ые года. Выше мы уже видѣли, что сборъ за это время возросъ слѣд. образомъ:

пшеницы на	134,5 м. п.
ржи „	82,8 „ „
овса „	52,2 „ „
ячменя „	128,0 „ „

Перевозка же по желѣзнымъ дорогамъ и внутреннимъ воднымъ путямъ за то же время возросла слѣд. обр.

пшеницы на	81.2 м. п.
ржи „	26,2 „ „
овса „	33,0 „ „
ячменя „	38,7 „ „

		1883—87 года	1894—98 года	Приростъ въ %%
Пшеница:	перевозка по жел. дорог. и водн. пут. въ мил. пуд.	151,4	232,6	53,8
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	55,1%	56,7%	—
Рожь:	перевозка по жел. дорог. и водн. пут. въ мил. пуд.	93,1	119,3	28,2
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	12,1%	12,7%	—
Овесъ:	перевозка по жел. дорог. и водн. пут. въ мил. пуд.	93,2	126,2	35,5
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	25,7%	30,4%	—
Ячмень:	перевозка по жел. дорог. и водн. пут. въ мил. пуд.	33,8	72,5	113,8
	%-ное отношеніе перевозки къ сбору.	28,4%	29,8%	—

Если, наконецъ, къ этимъ даннымъ присоединить еще поддающуюся учету часть гужевой перевозки хлѣба, а именно перевозку его гужемъ въ пункты вывоза, которая, по свѣдѣніямъ м-ва

Слѣд, мѣстное потребленіе увеличилось слѣд. образомъ:

пшеницы на	53,3	м. п.
ржи „	56,6	„ „
овса „	19,2	„ „
ячменя „	89,3	„ „

Если исключить изъ этихъ цифръ увеличеніе поддающейся учету части гужевой перевозки (см. ниже), то увеличеніе мѣстнаго потребленія выразится въ слѣд. числахъ:

пшеницы на	30,4	м. п.
ржи „	54,1	„ „
овса „	19,0	„ „
ячменя „	67,5	„ „

путей сообщенія [1]), составляетъ въ послѣднее время для пшеницы и ячменя около 17%, сбора, для ржи 3% и для овса—0,3% его, то можно составить слѣдующій приблизительный подсчетъ поступленія на рынокъ каждаго изъ 4-хъ главныхъ хлѣбовъ при помощи желѣзныхъ дорогъ, водныхъ путей и гужевой перевозки во второй половинѣ 90-хъ годовъ:

Названія хлѣбовъ	Перевозка		
	по жел. дорогамъ	по жел. дорогамъ и водянымъ путямъ	по жел. дор., водн. путямъ и гужемъ
	% % сбора		
Пшеницы	43,0	56,7	74
Ячменя	25,0	29,8	48
Овса	25,0	30,4	31
Ржи	9,6	12,7	16

Въ этой таблицѣ хлѣба расположены по степени превращенія ихъ въ товаръ, на сколько это удается учесть при помощи статистики м-ва путей сообщенія. Крайнія мѣста, какъ видно, занимаютъ два главные хлѣба—пшеница и рожь. Первой поступаетъ на рынокъ около $^3/_4$ всего урожая, второй, наоборотъ, свыше $^3/_4$ урожая остается въ производящихъ ее хозяйствахъ и идетъ на покрытіе собственныхъ потребностей этихъ хозяйствъ. Пшеница, такимъ образомъ, является хлѣбомъ торговымъ, наоборотъ, рожъ—домашнимъ, „мужицкимъ“ хлѣбомъ. Къ пшеницѣ приближается ячмень, котораго на рынокъ поступаетъ около половины урожая; послѣдняго же изъ 4-хъ хлѣбовъ—овса—поступаетъ въ продажу около трети сбора. Но всѣ эти хлѣба похожи другъ на друга въ томъ отношеніи, что съ теченіемъ времени на рынокъ поступаетъ все большая и большая часть ихъ сбора. Изъ приведенныхъ выше общихъ данныхъ для желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей видно, что въ теченіе 11 лѣтъ съ половины 80-хъ до половины 90-хъ годовъ часть эта увеличилась: для пшеницы съ 55,1% до

[1]) Дополненіе къ Статистич. Сборн. м-ва путей сообщ., вып. VI (съ данными для 1890 года). Рѣзкое различіе между пшеницей съ ячменемъ, съ одной стороны, и рожью съ овсомъ, съ другой, объясняется тѣмъ, что крупная часть первыхъ двухъ хлѣбовъ воздѣлывается на югѣ Новороссіи по берегамъ Чернаго и Азовскаго морей, откуда они и доставляются гужемъ въ портовые города.

56,7%, для ячменя съ 28,4 до 29,8%, для овса съ 25,7 до 30,4% и для ржи съ 12,1 до 12,7% [1]).

Дальше мы перейдемъ къ распредѣленію движенія хлѣба по территоріи Европ. Россіи и затѣмъ къ подробному описанію перевозокъ хлѣба въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи, но раньше приведемъ нѣсколько данныхъ, подробнѣе характеризующихъ пробѣгъ хлѣбныхъ грузовъ, о которыхъ уже было упомянуто въ первой главѣ.

Тамъ было показано, что по среднему пробѣгу 4 главные хлѣба располагаются въ слѣд. порядкѣ: овесъ, рожь, ячмень и пшеница. Два остальныхъ хлѣбныхъ груза—мука пшеничная и ржаная—занимаютъ среднее мѣсто, при чемъ пробѣгъ пшеничной муки нѣсколько больше пробѣга муки ржаной [2]).

Если сравнить пробѣгъ 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1878—80 гг. съ пробѣгомъ въ 90-хъ годахъ (1895—96), то оказывается, что больше всего возросъ пробѣгъ ржаной муки: онъ увеличился на 55%. За нею слѣдуютъ пшеничная мука, рожь въ зернѣ и овесъ, пробѣгъ которыхъ за то же время увеличился на 34—36%. Пробѣгъ пшеницы въ зернѣ возросъ всего на 5%, а пробѣгъ ячменя даже сократился на 9%. Послѣднее объясняется тѣмъ, что за разсматриваемое время очень сильно увели-

---

[1]) Этотъ фактъ былъ уже отмѣченъ для 70-хъ годовъ г. Николаемъ—ономъ (Очерки нашего пореформеннаго общественнаго хозяйства. Стр. 60—63). На него же указываетъ г. Маресс въ книгѣ: „Вліяніе урожаевъ и хлѣбныхъ цѣнъ на нѣкоторыя стороны русскаго народнаго хозяйства (т. I, стр. 55). Послѣдній говоритъ и объ отмѣченномъ нами различіи между пшеницей и рожью. „Почти вся пшеница, пишетъ онъ, уходитъ изъ рукъ производителей. Проданная крестьянами, она не остается на мѣстѣ, а вывозится за границу или въ города. Вмѣсто пшеницы крестьянинъ весной покупаетъ себѣ другой болѣе дешевый хлѣбъ. *Этимъ путемъ лучшіе сорта хлѣба съ теченіемъ времени все болѣе и болѣе изъемлются изъ народнаго потребленія*“. Послѣднее замѣчаніе не совсѣмъ правильно, такъ какъ производство „лучшихъ сортовъ хлѣба“ съ самаго начала было разсчитано, главнымъ образомъ, на посторонній сбытъ. Если же съ теченіемъ времени на рынокъ поступаетъ все большая часть ихъ, то это объясняется не столько изъятіемъ ихъ изъ народнаго потребленія, сколько все большей и большей надстройкой надъ производствомъ для собственнаго потребленія производства для сбыта на сторону: въ города и за границу.

[2]) Въ 1878—80 гг. пробѣгъ первой составлялъ 423 в., а второй—395 в.; въ 1895—96 гг. пробѣги ихъ равнялись 565 и 614 вер. Въ два послѣдніе года, какъ мы уже отмѣчали, пробѣги хлѣбныхъ грузовъ сильно измѣнились. Это видно изъ слѣд. сравненія ихъ съ двумя предыдущими годами:

чилось производство пшеницы и ячменя въ Новороссіи и на Сѣвѣрномъ Кавказѣ, откуда онъ на незначительныхъ разстояніяхъ перевозится въ Черноморскіе и Азовскіе порты. Если вспомнить, что за тотъ же промежутокъ времени, съ конца 70-хъ по середину 90-хъ годовъ, изъ всѣхъ 6-ти хлѣбныхъ грузовъ больше всего возрасло количество пшеницы и ячменя, т. е. тѣхъ хлѣбовъ, пробѣгъ которыхъ либо остался неизмѣннымъ, либо даже сократился, а перевозка ржи, пробѣгъ которой довольно сильно удлинился, возрасла очень слабо, то становится вполнѣ понятнымъ отмѣченный въ первой главѣ фактъ незначительнаго возрастанія средняго пробѣга всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ.

Помноженіе количества каждаго хлѣбнаго груза на величину его средняго пробѣга даетъ слѣдующія цифры общаго количества пудо-верстъ, проходимыхъ этими грузами въ концѣ 70-хъ и въ 90-хъ годахъ [1]):

	1895—96 гг.	1897—98 гг.	+ или —
Пшеница	377 верстъ	760 верстъ	+ 383 верстъ
Рожь	757 „	707 „	— 50 „
Овесъ	821 „	682 „	— 139 „
Мука ржаная . . .	614 „	617 „	+ 3 „
Мука пшеничная .	565 „	582 „	+ 17 „
Ячмень	397 „	447 „	+ 50 „

Самое крупное измѣненіе приходится на долю пробѣга пшеницы. Удлиненіе его почти на 400 верстъ объясняется главнымъ образомъ появленіемъ сибирской пшеницы. По даннымъ Сводной Статистики перевозокъ департамента жел.-дор. дѣлъ Сибирскія желѣзныя дороги въ 1898 году отправили 20,3 мил. хлѣбныхъ грузовъ. Изъ нихъ 2221 тыс. пуд. было отправлено на станціи Балтійской дороги (Ревель), 2610 тыс. пуд. на станціи Либ.-Роменской жел. дор. (Либава) 2242 тыс. пуд.—на Николаевскую дорогу (Петербургъ), 991 тыс —на Риго-Орловскую (Рига), 755 тыс. пуд.—на Юго-Восточныя (Ростовъ), 947 тыс. пуд. даже прямо на иностранныя. Меньшія количества были отправлены на еще болѣе отдаленныя дороги: 46 тыс. пуд. на Варш.-Вѣнскую, 54 - на Владикавказскую, 97—на Ивангородъ-Домбровскую, 10—на Привислинскія, 14—на Юго-Западныя. Изъ этихъ цифръ видно, какія огромныя разстоянія проходитъ сибирскій хлѣбъ. Среди же сибирскаго хлѣба главное мѣсто занимаетъ пшеница: въ 1898 году, напр., изъ 20 мил. пуд. общаго отправленія Сибирскихъ дорогъ на долю пшеницы приходятся 13 мил. пуд. Это не могло не отразиться на длинѣ пробѣга пшеницы. Кромѣ того неурожай 1898 г. на востокѣ Европ. Россіи вызвалъ усиленный подвозъ туда хлѣба съ отдаленныхъ южныхъ дорогъ. Такъ, напр., Владикавказская дорога отправила на Моск.-Казанскую въ 1896 г. 408 т. п., а въ 1898 г.—938 т. п.; на Ряз.-Уральскую въ 96 г.—102 т. п., а въ 98 г.—642 т. п., на Сызр.-Вяз. въ 96 г.—99 т. п., а въ 98 г.—469 т. п. Это еще болѣе удлиняло средній пробѣгъ хлѣбовъ, особенно пробѣгъ пшеницы и ячменя.

[1]) Сост. на осн. табл. № 6 въ прилож.

Наименованіе грузовъ	Количество пудо-верстъ въ милліардахъ		Приростъ за это время	
	1878—80 гг.	1895—96 гг.	въ млрд. п.-в.	въ %%
Мука пшеничная . . .	11,4	44,0	32,6	286
Овесъ	38,6	87,6	49,0	127
Мука ржаная	14,7	29,9	15,2	103
Ячмень	8,7	17,6	8,9	102
Пшеница	34,5	65,6	31,1	90
Рожь	43,5	61,9	18,4	42

Изъ этой таблицы видно, что введеніе второго фактора желѣзнодорожнаго транспорта, т. е. средняго пробѣга, сильно измѣняетъ то взаимное отношеніе между различными хлѣбными грузами, въ которомъ стоятъ они другъ къ другу, если разсматривать ихъ количество. На первое мѣсто выдвигается овесъ, хотя по количеству перевозка его значительно уступаетъ перевозкѣ пшеницы. Пшеница отодвигается на второе мѣсто, чему она обязана крайне незначительной длинѣ своего средняго пробѣга. Что же касается ржи, то она и здѣсь является отсталымъ хлѣбомъ; она занимаетъ пока третье мѣсто въ ряду 6-ти хлѣбныхъ грузовъ, но общее количество пудо-верстъ, дѣлаемыхъ ею, такъ слабо возрастаетъ, что скоро она должна будетъ потерять это мѣсто, какъ потеряла занимаемыя ею раньше болѣе высокія мѣста. Количество пудо-верстъ, дѣлаемыхъ тремя остальными грузами: мукой пшеничной, мукой ржаной и ячменемъ, значительно меньше, но очень быстро растетъ; особенно рѣзко выдѣляется въ этомъ отношеніи пшеничная мука, которая еще въ 1878—80 гг. дѣлала $11^1/_2$ млрд. пудо-верстъ, а теперь дѣлаетъ ихъ около 50 млрд., т. е. на 286% больше. Такой быстрый приростъ ея общаго пробѣга объясняется, главнымъ образомъ, крайне сильнымъ увеличеніемъ ея количества, такъ какъ средній пробѣгъ ея, какъ мы видѣли, возрастаетъ не особенно быстро [1]). Разсмотрѣнныя цифры общаго пробѣга отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ имѣютъ большое значеніе для оцѣнки

[1]) Какъ измѣнился общій пробѣгъ 6 ти хлѣбныхъ грузовъ въ 2 послѣдніе года, видно изъ сопоставленія этихъ двухъ лѣтъ съ двумя предыдущими. Вотъ это сопоставленіе:

этихъ грузовъ съ точки зрѣнія желѣзныхъ дорогъ. Для послѣднихъ важно не одно количество перевозимаго груза, но и то разстояніе на которое грузъ перевозится, такъ какъ въ зависимости отъ измѣненія этого разстоянія измѣняется спросъ со стороны груза на желѣзнодорожныя услуги.

О среднемъ пробѣгѣ прочихъ хлѣбныхъ грузовъ нѣтъ свѣдѣній, такъ какъ регистрирующая движеніе ихъ „Сводная статистика перевозокъ“ никакихъ данныхъ о среднемъ пробѣгѣ не даетъ. Но она даетъ весьма интересныя свѣдѣнія о распредѣленіи перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ по поясамъ пробѣга, чѣмъ она заполняетъ тотъ пробѣлъ, который остается въ статистикѣ м-ва путей сообщенія, дающей лишь средніе пробѣги грузовъ.

Распредѣленіе по поясамъ пробѣга перевозокъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1890, 95 и 98 гг. было слѣдующее [1]):

Пояса пробѣга въ верстахъ	Перевезено въ милліон. пуд.					Перевезено въ %/%				
	1890 г.	1895 г.	+ или —	1898 г.	+ или —	1890 г.	1895 г.	+ или —	1898 г.	+ или —
1— 300	212,5	243,2	+ 30,7	241,3	— 1,9	44,1	40,9	— 3,2	42,2	+ 1,3
301 - 600	125,1	140,8	+ 15,7	131,3	- 9,5	25,9	23,7	— 2,2	22,7	— 1,0
601— 900	38,1	39,8	+ 1,7	47,1	+ 7,3	7,9	6,7	— 1,2	8,2	+ 1,5
901—1200	39,7	58,0	+ 18,3	42,9	- 15,1	8,3	9,8	+ 1,5	7,5	— 2,3
1201—1500	46,3	69,7	+ 23,4	41,2	—28,5	9,6	11,8	+ 2,2	7,2	— 4,6
1501—1800	15,1	24,0	+ 8,9	26,4	+ 2,4	3,1	4,5	+ 1,4	4,5	± 0,0
Свыше 1800	5,5	15,6	+ 10,1	43,2	+27,6	1,1	2,6	+ 1,5	7,7	+ 5,1
Итого . . .	482,3	591,1	+108,8	573,4	—17,7	100,0	100,0	—	100,0	—
Всего перевезено . .	—	710,3	—	709,6	—	—	—	—	—	—

	1895—96 гг.	1897—98 гг.	+ или —
Пшеница	65,6 млрд. п.-в.	121,6 млрд. п.-в.	+ 56,0 млрд. п.-в.
Овесъ	87,6 „	58,3 „	— 29,3 „
Рожь	61,9 „	53,2 „	— 8,7 „
Мука пшеничная . .	44,0 „	44,9 „	+ 0,9 „
Мука ржаная . . .	29,9 „	25,9 „	— 4,0 „
Ячмень	17,6 „	18,4 „	+ 0,8 „

[1]) Сост. на осн. Сводной Статистики перевозокъ по русск. жел. дор. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

Здѣсь распредѣлено по поясамъ пробѣга около 80—85% всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ. Какъ видно, наибольшая часть хлѣба перевозится на короткія разстоянія: до 600 и даже до 300 верстъ; на разстоянія до 600 верстъ было перевезено около 65% всего хлѣба, изъ которыхъ около 40—44% пробѣгало не болѣе 300 верстъ. Въ эти перевозки, очевидно, входитъ мѣстное движеніе хлѣба для обслуживанія сосѣднихъ мѣстностей, перевозки хлѣба изъ плодородныхъ южныхъ районовъ въ порты Чернаго и Азовскаго морей, а также подвозъ хлѣба къ волжскимъ пристанямъ изъ прилегающихъ хлѣбородныхъ губерній. Затѣмъ, значительная часть хлѣбныхъ грузовъ перевозится на разстоянія отъ 900 до 1500 верстъ. Это, повидимому, внутреннія перевозки хлѣба изъ болѣе отдаленныхъ мѣстъ, напр., изъ Самарской, Оренбургской губерній, въ Московскій районъ, а также подвозъ хлѣба въ Балтійскіе порты изъ центральныхъ земледѣльческихъ губерній.

Любопытны измѣненія, происходящія съ теченіемъ времени въ распредѣленіи хлѣбныхъ перевозокъ по поясамъ пробѣга. Конечно, на основаніи трехъ отрывочныхъ годовъ, изъ которыхъ одинъ (1898), какъ неурожайный, нельзя считать нормальнымъ, трудно сдѣлать какіе-либо прочные выводы. Но и этихъ трехъ лѣтъ въ данномъ случаѣ достаточно, чтобы обратить вниманіе на систематическое увеличеніе далекихъ перевозокъ. Объясняется это увеличеніе отчасти развитіемъ обмѣна между отдаленными частями страны, обусловливаемымъ расширеніемъ рельсовой сѣти, отчасти же введеніемъ въ 1893 году тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, построеннаго по системѣ крупныхъ дифференціальныхъ пониженій на далекихъ разстояніяхъ. Въ частности крайне быстрый ростъ далекихъ перевозокъ въ 1898 году обусловливается вліяніемъ проведенія сибирской желѣзной дороги; а такъ какъ поступленіе сибирскаго хлѣба въ предѣлы Европейской Россіи едва начинается и со временемъ должно усилиться, то въ будущемъ надо предвидѣть еще большее увеличеніе перевозокъ на далекія разстоянія.

О распредѣленіи по поясамъ пробѣга отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ даютъ понятіе слѣдующія цифры, относящіяся къ 1895 году[1]).

---

[1]) Сост. на осн. Сводной Статистики. 1895-ый годъ взятъ, какъ нормальный въ смыслѣ урожайности. Въ таблицѣ распредѣлены по поясамъ пробѣга не всѣ перевозки, а лишь около 85% ихъ.

Поиса пробѣга въ верстахъ.	Рожь		Пшеница и полба		Овесъ		Ячмень		Мука, крупа и солодъ		Тарица, отруби и выжимки		Всѣ хлѣбные грузы	
	мил. п.	% %	мил. п.	% %	мил. п.	% %	мил. п.	% %	мил. п.	% %	мил. п.	% %	мил. п.	% %
1— 300 . . .	28,9	37,7	95,7	61,1	22,0	23,1	24,1	58,9	33,8	30,5	5,6	17,8	243,2	40,9
301— 600 . . .	12,7	16,4	42,3	27,0	18,7	19,16	12,0	29,3	29,5	26,6	3,5	11,1	140,8	23,7
601— 900 . . .	5,6	7,2	3,7	2,4	6,0	6,3	0,8	2,1	12,9	11,6	2,5	8,0	39,8	6,7
901—1200 . . .	6,4	8,4	5,9	3,7	19,2	20,0	1,6	3,9	12,1	10,9	4,7	14,8	58,0	9,8
1201—1500 . . .	12,7	16,5	4,8	3,1	24,9	26,0	1,2	2,9	14,9	13,4	7,1	26,7	69,7	11,8
1501—1800 . . .	6,4	8,4	2,8	1,9	3,6	3,7	1,3	2,1	4,4	3,9	5,1	16,2	24,0	4,5
1801—2100 . . .	2,4	3,1	0,6	0,3	0,7	0,7	0,01	—	2,9	2,6	2,0	6,3	9,6	1,6
2101—2400 . . .	1,6	2,0	0,8	0,5	0,6	0,5	—	—	0,4	0,6	0,7	2,1	4,8	0,8
2401—2700 . . .	0,2	0,2	0,1	—	0,01	0,1	—	—	0,1	0,1	0,2	0,6	0,9	0,2
Свыше 2700 . . .	0,02	—	0,04	—	0,03		—	—	0,01	—	0,1	0,2	0,4	—
Итого	76,8	100,0	156,8	100,0	95,7	100,0	41,1	100,0	110,9	100,0	31,6	100,0	591,1	100,0

Перевозки пшеницы и ячменя производятся преимущественно на разстояніяхъ отъ 1 до 600 верстъ; обоихъ хлѣбовъ на этихъ разстояніяхъ перевезено было въ 1895 году около 90%. Два другіе хлѣба, рожь и овесъ, пробѣгающіе въ общемъ болѣе далекія

разстоянія, имѣютъ 2 группы поясовъ, на которыхъ перевозится главная часть всего ихъ количества—это разстоянія до 600 верстъ и затѣмъ разстоянія отъ 900 до 1500 верстъ. На разстояніяхъ до 600 верстъ перевезено было: ржи 54,1% и овса 42,7%; а на разстояніяхъ отъ 900 до 1200 верстъ первой было перевезено 24,9% и второго 46%. Перевозка муки и крупы распредѣляется нѣсколько равномѣрнѣе по поясамъ пробѣга, она правильно ослабѣваетъ по мѣрѣ увеличенія разстоянія. Наконецъ, послѣдняя категорія хлѣбныхъ грузовъ, т. е. тарица, отруби и выжимки, подобно ржи и овсу, перевозится также преимущественно на разстоянія отъ 1 до 600 и отъ 900 до 1800 верстъ. На этихъ разстояніяхъ ихъ перевезено было 28,9% и 57,7%. Интересно, что на разстояніяхъ отъ 600 до 900 верстъ, перевозки рѣзко сокращаются для всѣхъ почти хлѣбныхъ грузовъ, тогда какъ на слѣдующихъ поясахъ онѣ снова возрастаютъ. Эта особенность хлѣбныхъ перевозокъ станетъ понятной послѣ подробнаго разсмотрѣнія данныхъ статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ объ отправленіи хлѣбныхъ грузовъ различными мѣстностями и назначеніи его въ отдѣльные вывозные и внутренніе пункты.

Теперь разсмотримъ, какъ распредѣляется желѣзно-дорожное движеніе хлѣба по территоріи Европ. Россіи.

Обширность этой территоріи и крайнее разнообразіе ея частей увеличиваетъ интересъ этого вопроса, разрѣшеніе котораго хотя отчасти выясняетъ характеръ нашей хлѣбной торговли. Съ тѣхъ же поръ, какъ тарифное дѣло перешло въ руки правительства и послѣднее поставлено въ необходимость примирять интересы различныхъ областей, важность статистическихъ данныхъ, касающихся этого вопроса, стала еще большей. Но и помимо своего практическаго значенія вопросъ этотъ не лишенъ и чисто теоретическаго интереса. Сравненіе распредѣленія хлѣбнаго движенія по различнымъ районамъ за два болѣе или менѣе отдаленные момента времени, при параллельномъ сопоставленіи данныхъ о производствѣ хлѣба и расширеніи рельсовой сѣти, можетъ служить хорошей иллюстраціей къ теоретическому ученію о вліяніи развитія желѣзныхъ дорогъ на географическое распредѣленіе производства хлѣба и торговли имъ.

Для выясненія характера распредѣленія желѣзнодорожнаго движенія хлѣба въ послѣднее время взятъ 1895 годъ, какъ нормальный по урожайности. Для этого года вычислено отправленіе и полученіе 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ отдѣльными губерніями,

соединенными затѣмъ въ районы [1]). Рядомъ съ этимъ приведены данныя о сборѣ 4-хъ хлѣбовъ въ 1892—96 годахъ. Всѣ эти данныя помѣщены въ табл. 11 и 12 въ приложеніи.

Изъ этихъ таблицъ видно, что въ 1895 году больше всего отправлено было хлѣба изъ Новороссійскаго и Центрально-Земледѣльческаго районовъ, отличающихся вмѣстѣ съ тѣмъ и самымъ большимъ сборомъ разсматриваемыхъ хлѣбовъ. За ними слѣдуютъ Малороссія и Юго-Западный край, Сѣверный Кавказъ и Поволжье, являющіеся также областями крупныхъ сборовъ хлѣба. Значительны отправленія и изъ Московскаго района; районъ этотъ не принадлежитъ къ земледѣльческимъ частямъ Европ. Россіи, и его крупное отправленіе объясняется переотправкой хлѣба, подвозимаго по Волгѣ изъ другихъ частей страны. Самыя меньшія количества отправляютъ безплодные Сѣверный и Пріозерный районы, а также бѣдныя Бѣлоруссія и Литва.

Полученіе хлѣба велико въ пограничныхъ районахъ, куда подвозится хлѣбъ, направляющійся затѣмъ за границу, и въ густо населенныхъ промышленныхъ частяхъ страны. Среди первыхъ особенно рѣзко выдѣляется Новороссійскій районъ, примыкающій къ Черному и Азовскому морямъ, а среди вторыхъ Московскій съ городомъ Москвой и цѣлымъ рядомъ другихъ промышленныхъ городовъ и селеній. Слѣдующимъ по количеству получаемаго хлѣба является Пріозерный районъ, почти лишенный своего хлѣба и заключающій въ себѣ такой крупный потребительный и вывозной пунктъ, какъ Петербургъ. За нимъ слѣдуютъ Прибалтійскій районъ съ развитой городской и промышленной жизнью и крупными вывозными пунктами Либавой и Ригой, обширный и густо населенный Центрально-Земледѣльческій районъ и промышленный Привислинскій край.

---

[1]) Дѣленіе на районы заимствовано у Центральнаго Статистическаго Комитета, т. е. вся Европ. Россія раздѣлена на 16 районовъ, указанныхъ въ табл. № 11 въ прилож. Но въ дѣленіе центральнаго комитета введены слѣд. поправки: 1) Уфимская губернія отнесена не къ Пріуральскому, а къ Средне-Волжскому району, 2) къ Нижне-Волжскому району присоединена Уральская область, связанная съ нимъ тупикомъ Рязанско-Уральской дороги, 3) къ Пріуральскому району причислена Тобольская губернія, чтобы захватить весь районъ Уральской желѣзной дороги и 4) къ Сѣв. Кавказу присоединена связанная съ нимъ Владикавказской желѣзной дорогой Дагестанская область. Многія данныя приведены не для губерній, а районовъ, не смотря на всю условность всякаго распредѣленія Европ. Россіи на районы, за недостаткомъ времени. По той же причинѣ мы ограничились вездѣ абсолютными числами, не вычисляя относительныхъ.

Если сопоставить отправленіе и полученіе хлѣба, то вся Европ. Россія раздѣлится на двѣ части: сѣверную съ преобладаніемъ полученія и южную, гдѣ преобладаетъ отправленіе. Исключеніе составляетъ въ сѣверной—Ковенская губернія, отправившая на 2 мил. пуд. больше, нежели получившая, а въ южной—три пограничныя губерніи: Херсонская, Таврическая и Донская Область; въ эти губерніи стягиваются огромныя количества хлѣба, отправляемаго за границу, и потому полученіе въ нихъ значительно больше отправленія. Демаркаціонная линія между этими двумя частями проходитъ по сѣверной границѣ губерній: Волынской, Минской, Могилевской, Черниговской, Орловской, Тульской, Рязанской и Тамбовской; затѣмъ она поднимается къ сѣверу по западной границѣ Нижегородской губерніи и, обогнувши вклинившіяся въ область преобладающаго полученія Ярославскую и Костромскую губерніи, переотправляющія крупныя количества хлѣба, передаваемаго съ Волги, направляется дальше на востокъ по сѣверной границѣ Казанской, Самарской и Оренбургской губерній (см. картограмму № 1). Абсолютно больше всего преобладаетъ отправленіе въ районахъ: Центральномъ, Малороссійскомъ, Юго-Западномъ, Поволжскомъ и на Сѣверномъ Кавказѣ. Изъ отдѣльныхъ губерній здѣсь выдѣляются: Тамбовская (+44,7 мил. п.), Кіевская (+27,7 м. п.), Саратовская (+27,1 м. п.), Полтавская (+23,5), Подольская (+21,8), Тульская (+20,4), Курская (+19,6), Самарская (+14,7), Харьковская (+12,8), Орловская (+11,4), и Рязанская (+10,9). Наибольшее преобладаніе полученія наблюдается въ пограничныхъ районахъ: Пріозерномъ, Прибалтійскомъ и Новороссійскомъ, а также въ районахъ съ густымъ населеніемъ и развитой промышленностью, каковы Московскій и Привислинскій. Наконецъ, къ районамъ-получателямъ относятся еще и тѣ районы, которые не могутъ довольствоваться собственнымъ хлѣбомъ вслѣдствіе скудности почвы или неблагопріятнаго климата; таковы, напр., Бѣлоруссія, Литва и Крайній сѣверъ. Изъ отдѣльныхъ губерній-получательницъ выдѣляются: Петербургская (—53,5 мил. п.), Херсонская (—52,4 м. п.), Московская (—43,2), Курляндская (—32,8), Лифляндская (—20,8), Эстляндская (—12,9), Таврическая (—11,2) и Владимірская (—10,3). Среди губерній, принадлежащихъ къ районамъ-получателямъ, есть нѣсколько губерній съ весьма крупнимъ преобладаніемъ отправленія; таковы: Бессарабская (+28,7 мил. пуд.), Екатеринославская (+24,2 м. п.) и Ярославская (+23,0).

Характеръ районовъ сильно измѣняется, если къ желѣзнодорожному движенію хлѣба присоединить перевозку его по внутреннимъ воднымъ путямъ [1]). Это присоединеніе даетъ возможность учесть хлѣбъ, засчитываемый полученнымъ въ данномъ районѣ, тогда какъ на самомъ дѣлѣ онъ не остается въ немъ, а отвозится дальше по воднымъ путямъ, равно какъ и хлѣбъ, который показанъ желѣзнодорожной статистикой отправленнымъ изъ даннаго района, тогда какъ онъ полученъ имъ по воднымъ путямъ изъ другихъ районовъ.

Изъ различныхъ районовъ Европ. Россіи сильнѣе всего измѣняется отъ присоединенія водной перевозки характеръ Московскаго района, собственно говоря, двухъ губерній этого района: Ярославской и Костромской; крупная часть отправляемаго ими хлѣба погашается полученіемъ того же хлѣба волжскими пристанями: Ярославлемъ, Рыбинскомъ, Кинешмой и др., и ясно выступаетъ ихъ потребительный характеръ. Ярославская губернія, которая отправляетъ по желѣзнымъ дорогамъ на 23 м. п. болѣе, нежели получаетъ, оказывается губерніей-потребительницей, получающей на 3,9 м. п. больше, чѣмъ отправляющей. Точно также въ Костромской губерніи преобладаніе отправленія въ 2,5 м. п. смѣняется преобладаніемъ полученія въ 4,4 м. п. Затѣмъ сильнѣе выступаетъ потребительный характеръ Пріозернаго района, особенно Петербургской губерніи (—53,5 м. п. увеличивается до—80,3 м. п.). Наоборотъ, въ Приволжскихъ районахъ яснѣе обнаруживается ихъ производительный характеръ. Такъ, напр., въ Самарской губерніи преобладаніе отправленія увеличивается съ 14,7 м. п. до 50,8 м. п., въ Казанской—съ 0,5 до 19,1 м. п., въ Симбирской—съ 1,0 м. п. до 9,0. Уфимская губернія, получающая по желѣзнымъ дорогамъ на 0,3 м. п. болѣе отправленія, теперь становится въ ряды губерній-отправительницъ съ весьма крупнымъ преобладаніемъ отправленія (10,7 м. п.). Но одна изъ Средне-волжскихъ губерній, Нижегородская, въ которой, по даннымъ желѣзнодорожной статистики, отправленіе на 9,3 м. п. преобладаетъ надъ полученіемъ, отъ присоединенія водныхъ перевозокъ обнаруживаетъ свой истинный, потребительный характеръ (—5,0 м. п.). Очевидно, ея крупныя отправленія по желѣзнымъ дорогамъ есть ничто иное, какъ переотправка волжскаго хлѣба, подвозимаго къ Нижнему-Новгороду. До

---

[1]) Цифровыя данныя см. въ прилож. табл. №№ 11 и 12.

вольно сильно измѣняется характеръ нѣкоторыхъ южныхъ губерній. Такъ, напр., Таврическая губернія изъ получательницы (—11,2 м. п.) становится отправительницей (+7,6 м. п.), преобладаніе полученія въ Херсонской губерніи съ 52,4 м. п. поднимается до 88,4 м. п.; напротивъ того, въ Екатеринославской губерніи увеличивается преобладаніе отправленія съ 24,2 м. п. до 47,5.

Но характеръ нѣкоторыхъ районовъ, какъ отправителей и получателей хлѣба, не обнаруживается и этими данными. Дѣло въ томъ, что значительная часть хлѣба, получаемаго пограничными районами, не потребляется внутри ихъ, а уходитъ за границу. Лишь вычтя эту часть изъ общаго количества получаемаго ими хлѣба, можно выяснить истинный ихъ характеръ. Такъ, до сихъ поръ Новороссійскій районъ былъ райономъ съ преобладаніемъ полученія, благодаря подвозу хлѣба въ порты Чернаго и Азовскаго морей, послѣ же вычитанія хлѣба, отправленнаго этими портами за границу, всѣ 5 губерній этого района становятся губерніями-отправительницами, отправившими въ 1895 году на 210 мил. пуд. больше полученія. Въ такомъ же направленіи измѣняется характеръ всѣхъ трехъ губерній Прибалтійскаго района; уменьшается преобладаніе полученія въ Пріозерномъ и Привислинскомъ районахъ, и увеличивается преобладаніе отправленія въ Сѣверномъ Кавказѣ и Юго-Западномъ краѣ. Вообще же оказывается, что въ 1895 году изъ разсмотрѣнныхъ 50 губерній Европейской Россіи, Царства Польскаго, Сѣвернаго Кавказа съ Дагестанской областью, Закавказья, Тобольской губерніи и Уральской области полученіе преобладало въ слѣдующихъ мѣстахъ: Царствѣ Польскомъ и губерніяхъ Петербургской, Олонецкой, Новгородской и Псковской, Архангельской, Московской, Владимірской, Нижегородской, Костромской, Ярославской, Тверской и Калужской, Смоленской, Витебской и Минской, Виленской и Гродненской, Астраханской и, наконецъ, въ области Дагестанской. Всѣ остальныя губерніи отправили въ этомъ году больше, нежели получили. Если составить на основаніи этихъ данныхъ картограмму, то оказывается, что губерніи-потребительницы, за исключеніемъ Астраханской, Дагестанской области и Закавказья, расположены рядомъ и тянутся полосой съ запада на сѣверо-востокъ по направленію прямой, соединяющей Царство Польское съ Архангельской губерніею, при чемъ посрединѣ этой полосы отъ нея отдѣляется широкій клинъ изъ промышленныхъ губерній, врѣзывающійся въ центральную часть Европ. Россіи (см. картограмму № 2).

Теперь сравнимъ географическое распредѣленіе движенія хлѣба въ 1895 г. съ движеніемъ его въ 1884 году и посмотримъ, какъ измѣнилось оно за эти 11 лѣтъ [1]). Въ теченіе этого времени въ Европ. Россіи была построена 9,251 верста новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Нѣкоторыя изъ нихъ прорѣзали обширныя дѣвственныя окраины и дали имъ возможность конкуррировать съ прочими районами. Интересно поэтому прослѣдить, какъ отразилось такое расширеніе рельсовой сѣти на отправленіяхъ и полученіяхъ отдѣльныхъ районовъ, равно какъ и на производствѣ въ нихъ хлѣба [2]).

Теоретически вліяніе развитія желѣзныхъ дорогъ на географическое распредѣленіе производства хлѣба и торговли имъ выясняется изъ слѣдующаго разсужденія [3]). До примѣненія пара въ транспортномъ дѣлѣ сухопутная перевозка громоздкихъ и дешевыхъ товаровъ на значительныя разстоянія была почти невозможна, а потому въ тѣхъ случаяхъ, когда отсутствовали удобные водные пути, мѣста, лежавшія вблизи пунктовъ потребленія, пользовались особыми преимуществами, и въ нихъ раньше всего развивалось интенсивное земледѣліе; по мѣрѣ удаленія отъ этихъ пунктовъ земледѣліе за недостаткомъ сбыта становилось экстенсивнѣе и, наконецъ, на самыхъ окраинахъ страны, вдали отъ пунктовъ потребленія, оно граничило съ „дикимъ скотоводствомъ“. Вліяніе естественныхъ условій, почвы и климата, отодвигалось тогда на задній планъ, условія транспорта подавляли ихъ значеніе. Но съ тѣхъ поръ, какъ локомотивъ смѣнилъ лошадь, картина рѣзко измѣняется. Отдаленные плодородные районы, производительныя силы которыхъ втунѣ лежали за невозможностью найти сбытъ своимъ продуктамъ, теперь какъ бы придвинулись къ пунктамъ потребленія, и въ нихъ начинается усиленная разработка земли подъ культуру зерновыхъ хлѣбовъ. Наоборотъ, старые центральные районы, пользовавшіеся до того монополіей своего географическаго положенія, теряютъ эту монополію и подъ вліяніемъ конкурренціи окраинъ, гдѣ воздѣлываніе зерна обходится дешевле, сокращаютъ свое производство и обращаются къ развитію промышленнаго и подгороднаго земледѣ-

---

[1]) См. таблицу № 12 въ приложеніи. 1884-ый годъ мы беремъ потому, что для него уже сдѣлана погубернская сводка данныхъ с перевозкахъ хлѣба въ „Дополненіяхъ къ Стат. Сборн. М-ва П. Сообщ.“

[2]) Для выясненія послѣдняго обстоятельства въ табл. № 12 приведены данныя о сборѣ 4 хъ хлѣбовъ въ отдѣльныхъ районахъ въ 1883—87 и 1892—96 годахъ.

[3]) Различныя воззрѣнія по этому вопросу сведены у г. Скворцова „Вліяніе парового транспорта на сельское хозяйство“, глава IV и V (Варшава, 1890).

лія [1]). Это теоретическое разсужденіе неоднократно подтверждалось дѣйствительной жизнью. Развитіе желѣзныхъ дорогъ и пароходства сократило культуру зерна въ Англіи и густо населенныхъ мѣстахъ Западной Европы, отодвинувъ ее въ богатыя природными задатками и рѣдко населенныя окраинныя страны: Америку, Россію, Индію и Австралію. То же самое, хотя и въ меньшихъ размѣрахъ, происходило въ отдѣльныхъ странахъ. Такъ, въ Сѣв. Америк. Соед. Штатахъ послѣ проведенія Тихоокеанскихъ дорогъ западные штаты быстро увеличили производство зерна, тогда какъ старые восточные штаты сильно сократили его культуру.

Сопоставленіе данныхъ о сборѣ и движеніи хлѣба въ 1884 и 1895 годахъ показываетъ, что до нѣкоторой степени и у насъ происходитъ такое-же перемѣщеніе центровъ зерновой культуры. Многіе молодые районы, отрѣзанные раньше отъ рынковъ сбыта отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія, послѣ проведенія въ нихъ желѣзныхъ дорогъ быстро увеличили отправленіе хлѣба. Весьма великъ, напр., ростъ отправокъ изъ Новороссійскаго района, который недавно еще представлялъ пустынныя степи, но послѣ проведенія въ немъ нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ линій, отвозящихъ хлѣбъ въ южные порты, превратился въ колоссальныя площади, засѣянныя пшеницей, ячменемъ и кукурузой. То же наблюдается въ дѣвственномъ Сѣверномъ Кавказѣ съ тѣхъ поръ, какъ въ немъ проведены желѣзныя дороги, особенно линія Тихорѣцкая—Новороссійскъ, открывшая ему выходъ въ Черное море. Наоборотъ, отправленіе хлѣба, равно какъ и сборъ его въ Московскомъ районѣ сократились. Очевидно, съ Московскимъ райономъ происходитъ то же, что происходило въ 70-хъ годахъ съ восточными штатами Сѣверной Америки [2]). Но сокращеніе собственнаго производства при ро-

---

[1]) Въ этомъ смыслѣ, говоритъ проф. Чупровъ, о хлѣбѣ можно сказать такъ же, какъ и о лѣсѣ, что его производство вытѣсняется идущею впередъ культурою (Желѣзнодорожное хозяйство, I).

[2]) Г. Орбинскій еще въ 1880 году писалъ о послѣднихъ: „что касается Нью-Іорка и Нью-Джерсея, то эти штаты переживаютъ въ настоящій моментъ кризисъ совершенно подобный тому, который постигъ фермеровъ и земледѣльцевъ старой Англіи. Низкія цѣны пшеницы, производимой дальнимъ западомъ, дѣлаютъ рѣшительно невозможной конкурренцію съ этимъ послѣднимъ. Земля падаетъ въ цѣнѣ и фермы пустѣютъ... Въ теченіе послѣднихъ 25 лѣтъ населеніе штата Нью-Іоркъ возрасла на 36%, но сельское населеніе всего на 2½ (Орбинскій: „О хлѣбной торговлѣ Соед. Штатовъ Сѣв. Америки“. Спб. 1880, стр. 9). О томъ же говорится по отношенію къ 90-мъ годамъ въ „Журналѣ тарифнаго комитета по вопросу о

стѣ населенія должно было вызвать увеличеніе подвоза хлѣба со стороны; и дѣйствительно, полученіе Московскаго района увеличилось за 11 лѣтъ съ 45 до 63 мил. пуд. Если же взять общее количество полученія и отправленія его по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ, то оказывается, что за 11 лѣтъ превышеніе полученія надъ отправленіемъ увеличилось въ немъ съ 27,8 м. п. до 71,5. Уменьшилось отправленіе и Привислинскаго района, но полученіе его не увеличилось, а сократилось вслѣдствіе происходившаго какъ разъ въ это время уменьшенія подвоза хлѣба къ западнымъ сухопутнымъ пограничнымъ пунктамъ [1]). Кромѣ того, сократилось отправленіе хлѣба изъ неплодородныхъ районовъ, которые раньше должны были сами снабжать себя хлѣбомъ, съ развитіемъ же рельсовой сѣти получили возможность пользоваться привознымъ хлѣбомъ болѣе плодородныхъ областей. Таковы Бѣлорусскій, Пріозерный, Литовскій, Прибалтійскій и Крайній Сѣверный районы. Отправленіе хлѣба изъ нихъ уменьшилось; наоборотъ, полученіе почти во всѣхъ увеличилось [2]).

пониженіи до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты тарифовъ на хлѣбные грузы". Спб. 1896, стр. 14 и приложеніе.

[1]) Объ этомъ подробно сказано ниже при разсмотрѣніи движенія хлѣба въ вывозномъ сообщеніи.

[2]) Происходитъ, такимъ образомъ, нѣчто вродѣ естественнаго подбора районовъ. Районы плодородные просыпаются и ростутъ, районы же бѣдные естественными задатками не могутъ выдерживать конкурренціи плодородныхъ районовъ и сокращаютъ отправленіе. Особенно ясно видно это на отправленіи пшеницы (см. табл. № 13 въ приложеніи). За 11 лѣтъ сократились отправки ея изъ малоплодородныхъ Прибалтійскаго, Бѣлорусскаго, Пріозернаго, Литовскаго и промышленнаго Московскаго районовъ. Наоборотъ, онѣ сильно возросли въ плодородныхъ: Новороссійскомъ районѣ, Сѣверномъ Кавказѣ, Юго-Западномъ краѣ и Малороссіи. Какъ видно, „современный паровой транспортъ выдвигаетъ значеніе естественныхъ преимуществъ по отношенію къ производству, подавляя въ то же время значеніе географическаго положенія, т. е. близости къ рынку" (Скворцовъ. Вліяніе пар. трансп., стр. 631). То же говоритъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ и проф. Чупровъ. „Допустимъ, говоритъ онъ, что перемѣщеніе не сопровождается никакою затратою труда, понятно, что тогда хозяйственная дѣятельность сосредоточится на такихъ занятіяхъ, которыя по естественнымъ условіямъ обѣщаютъ наибольшую выгоду труду. Желѣзныя дороги приближаютъ страну къ этому идеальному предположенію. Удобный сбытъ собственныхъ продуктовъ и легкая доставка въ обмѣнъ за нихъ всего нужнаго для удовлетворенія прочихъ потребностей даютъ человѣку возможность сосредоточиться на одномъ какомъ-либо занятіи и чрезъ это извлечь выгоды, проистекающія отъ раздѣленія труда". Alfred de Foville въ „La transformation des moyens de transport et ses consequences économiques et sociales" говоритъ, что „благодаря желѣзнымъ дорогамъ и той необычайной подвиж-

Но нѣкоторыя особенности нашей страны ставятъ много препятствій полному проявленію указаннаго выше вліянія желѣзныхъ дорогъ на увеличеніе и сокращеніе культуры зерна въ различныхъ частяхъ ея. Россія крайне обширна и молода, ея рельсовая сѣть пока очень рѣдка, поэтому вліяніе желѣзныхъ дорогъ не проникаетъ во многія мѣста. Вотъ почему культура зерна продолжаетъ развиваться и въ такихъ мало плодородныхъ районахъ, какъ упомянутые выше Прибалтійскій, Бѣлорусскій, Литовскій. Отправленіе изъ нихъ сократилось, но сборъ хлѣба увеличился. Очевидно, желѣзныя дороги не могутъ доставить хлѣба во всѣ мѣста, и ростъ населенія заставляетъ прибѣгать къ увеличенію собственныхъ посѣвовъ, этому не мало способствуетъ увеличеніе въ указанныхъ районахъ мелкаго крестьянскаго хозяйства, а также истребленіе лѣсовъ и расчистка новыхъ площадей подъ пашню. Далѣе бросается въ глаза слѣдующее обстоятельство. Многіе центральные районы со старой культурой и густымъ населеніемъ не сократили, а увеличили отправки зерна, съ другой стороны, весьма слабо развивается отправленіе его изъ нѣкоторыхъ молодыхъ окраинъ, не смотря на усиленную постройку въ нихъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, отправки изъ Малороссійскаго района возросли за 11 лѣтъ на 125%, изъ Юго-Западнаго края на 60%, изъ Центрально-Земледѣльческаго на 50%. Рядомъ съ этимъ отправленіе хлѣба изъ Средне-Волжскаго района возросло за то же время всего на 62%, не смотря на то, что въ составъ его входитъ Уфимская губернія, какъ разъ въ это время соединенная желѣзной дорогой съ Центральной Россіей. Отправленіе изъ Нижне-Волжскаго района за то же время возросло на 53%, хотя въ него входятъ Оренбургская губернія и Уральская Область, въ которыхъ съ 1884 года проведено нѣсколько желѣзныхъ дорогъ. Эти уклоненія объясняются той же молодостью Россіи, а кромѣ того, тѣмъ обстоятельствомъ, что русскія желѣзныя дороги до сихъ поръ работали, главнымъ образомъ, на вывозъ, такъ что окраинный хлѣбъ давилъ на центральные районы не непосредственно, а черезъ ме-

---

ности, которую онѣ сообщили продуктамъ земледѣлія, земледѣльцу... остается только спросить свою почву, для какого производства она приготовлена наилучшимъ образомъ и засѣять сообразно обстоятельствамъ. Въ сущности, это есть ни что иное, какъ приложеніе къ земледѣлію плодотворнаго принципа раздѣленія труда“ (цитируемъ по Скворцову, стр. 543). Приводимъ рядъ цитатъ, чтобы показать, какъ общепринятъ эти положенія, такъ какъ въ тарифныхъ совѣщаніяхъ не разъ приходится слышать, что тарифы должны быть построены такимъ образомъ, чтобы во всѣхъ районахъ одинаково возможно было воздѣлываніе всѣхъ хлѣбовъ.

ханизмъ міровыхъ хлѣбныхъ цѣнъ, сильно ослаблявшихъ его значеніе; наконецъ, отдаленность доставки окраиннаго хлѣба на главные рынки, не смотря на всѣ дифференціальные тарифы, продолжаетъ служить сильнымъ тормазомъ для развитія земледѣлія въ окраинныхъ восточныхъ районахъ.

Такимъ образомъ, для Россіи вліяніе желѣзныхъ дорогъ на географическое перераспредѣленіе культуры зерна можно резюмировать въ слѣдующихъ словахъ. Расширеніе желѣзнодорожной сѣти заставило густо населенные промышленные районы сократить культуру зерна, замѣнивъ свой хлѣбъ привознымъ, оно же помогло снабженію хлѣбомъ неплодородныхъ районовъ, давши къ нимъ доступъ хлѣбу изъ районовъ болѣе плодородныхъ. Затѣмъ, соединивъ съ пунктами вывоза и внутренняго потребленія окраинные плодородные районы, оно способствовало ихъ хозяйственному росту; но развитіе культуры зерна въ этихъ районахъ пока еще не давитъ земледѣлія старыхъ центральныхъ районовъ. Конкурренція окраинъ, о которой такъ громко кричатъ землевладѣльцы центральныхъ губерній, пока дѣло будущаго, хотя, надо думать, и не очень далекаго [1]).

---

[1]) Въ частности, что касается конкурренціи восточныхъ окраинъ, т. е. Оренбургской и Уфимской губерній, а въ послѣдніе года и Сибири, то о ней можно судить по слѣд. цифрамъ, представляющимъ количества 6-ти хлѣбныхъ грузовъ, прослѣдовавшія съ востока на западъ по Самарско-Златоустовской дорогѣ въ 1878—98 годахъ:

1878 г. — 13,7 мил. пуд.		
1880 г. — 4,0 „ „	}	въ среднемъ 8,8 м. п.
1882 г. — 14,1 „ „		
1884 г. — 15,5 „ „	}	въ среднемъ 18,6 м. п.
1885 г. — 26,1 „ „		
1886 г. — 15,0 „ „		
1887 г. — 8,9 „ „		
1889 г. — 7,9 „ „	}	въ среднемъ 17,1 м. п.
1890 г. — 11,3 „ „		
1891 г. — 6.5 „ „		
1892 г. — 8,6 „ „		
1893 г. — 20,6 „ „	}	въ среднемъ 15,5 м. п.
1894 г. — 17,3 „ „		
1895 г. — 24,4 „ „		
1896 г. — 26,5 „ „		
1897 г. — 42,8 „ „	}	въ среднемъ 40,6 м. п.
1898 г. — 52,5 „ „		

Какъ видно, лишь въ послѣдніе года количество хлѣба, направляющагося съ далекаго востока на западъ обнаруживаетъ быстрый ростъ, представляющій опас-

Какъ рѣзко измѣняютъ характеръ порайоннаго распредѣленія движенія хлѣба неурожаи, постигающіе періодически то ту, то другую часть страны, видно изъ сопоставленія движенія 6-ти хлѣбныхъ грузовъ въ 1895 году съ движеніемъ ихъ въ 1891 и 1892 неурожайныхъ годахъ. Приложенная таблица № 14 показываетъ, что главнымъ очагомъ неурожая 1891—92 гг. были центральная Россія и Поволжье, а въ 1891 году крупный недородъ поразилъ кромѣ того югъ. Эти измѣненія въ сборѣ хлѣбовъ вызвали и соотвѣтствующія измѣненія желѣзнодорожнаго движенія. Сопоставленіе 1891 и 92 годовъ съ 1895 годомъ указываетъ, что главные отправители хлѣба, центръ и Поволжье, отправили въ 1891 г. на 38,9 и 42,6 м. п. и въ 1892 г. на 71,1 и 39,1 м. п. меньше, нежели въ 1895 году; точно также югъ въ 1891 г. отправилъ на 53 м. п. меньше, чѣмъ въ 1895 году. Меньше отправилъ въ оба неурожайные года и Московскій районъ, что объясняется сокращеніемъ переотправокъ волжскаго хлѣба. Отправленіе осгальныхъ районовъ, напротивъ того, было больше, чѣмъ въ 1895 г., не смотря на то, что сборъ хлѣба почти повсемѣстно былъ ниже. Въ этомъ сказалось вліяніе высокихъ цѣнъ, побудившихъ выбросить возможно большее количество хлѣба на рынокъ, откуда онъ пошелъ въ мѣста недорода и пункты вывоза. Такъ, напр., въ 1895 г. 5-ть бѣдныхъ хлѣбомъ районовъ — Бѣлорусскій, Крайній Сѣверъ, Пріозерный, Литовскій и Прибалтійскій—отправили 16,1 м. п., а въ 1891 г.—57,6 м. п. и въ 1892 г.—32,9 м. п.; Привислинскій районъ въ 1895 г. отправилъ 9,1 м. п., а въ 1891 и 92 гг.—10,5 и 10,3 м. п. Полученіе сильно сократилось въ районахъ потребительнаго характера и пограничныхъ; особенно велико было сокращеніе полученія послѣднихъ въ 1892 году, когда запрещенъ былъ вывозъ хлѣба за границу. Вліяніе послѣдняго обстоятельства хорошо видно изъ слѣдующихъ цифръ: Новороссійскій районъ въ 1891 г. получилъ на 81,4 м. п. меньше, нежели въ 1895 году, а въ 1892 г.—на 115,6 м.

ность для прочихъ районовъ Европейской Россіи. Увеличеніе это въ значительной мѣрѣ обязано сибирскому хлѣбу. Количество послѣдняго, прослѣдовавшаго въ Европейскую Россію черезъ Челябинскъ въ 1896—98 годахъ было слѣд.: въ 1896 г.—0,3 м. п., въ 1897 г.—7,5 м. п. и 1898 г.—18,4 м. п.

Надо, впрочемъ, замѣтить, что земледѣліе центральныхъ губерній можетъ испытывать конкурренцію со стороны восточнаго хлѣба и безъ значительныхъ отправокъ послѣдняго на внутренніе рынки. Весьма возможно, что онъ не направляется туда лишь потому, что хлѣбныя цѣны тамъ достаточно низки, и будь онѣ выше, его пошло бы туда гораздо больше. Одна возможность его появленія заставляетъ сельскихъ хозяевъ центральныхъ губерній держать низкія цѣны.

п. меньше, Прибалтійскій въ 1891 г.—на 7,2 м. п. и въ 1892 г.—на 33,1 м. п., Пріозерный на 22,8 и 28,3 м. п. меньше, нежели въ 1895 году, наконецъ, Сѣверный Кавказъ въ 1892 году получилъ на 11,5 м. п. меньше, нежели въ урожайномъ 1895 году [1]). Наоборотъ, полученіе неурожайныхъ—центральнаго, Средне- и Нижне-Волжскаго—районовъ въ 1891—92 годахъ было значительно больше, нежели въ 1895 году. Особенно велико было полученіе наиболѣе пострадавшихъ поволжскихъ районовъ; они въ 1891 году получили на 14,9 м. п. и въ 1892 году, когда запасы собственнаго хлѣба еще болѣе истощились, на 34,4 м. п. больше, нежели въ 1895 г. Сообразно съ этимъ рѣзко измѣнился характеръ районовъ, какъ получателей и отправителей хлѣба: районы, отличающіеся обыкновенно преобладаніемъ отправленія, стали получателями хлѣба, районы же съ преобладающимъ полученіемъ, начали сами снабжать хлѣбомъ другія мѣста. Такъ, напр., въ 1895 г. Приволжскіе районы отправили на 43,3 м. п. больше, нежели получили, а въ 1891 и 1892 гг. они получили больше, чѣмъ отправили на 14 и 30 мил. пуд.; въ центральномъ районѣ въ 1895 году отправленіе превышало полученія на 97 м. п., въ 1891 г. это превышеніе сократилось до 64 м. п. и въ 1892 г. до 11,8 м. п. Новороссійскій районъ, гдѣ подвозъ хлѣба къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей всегда такъ великъ, что полученіе его обыкновенно больше отправленія, въ 1891 и 1892 гг. отправилъ болѣе, нежели получилъ на 9,8 и 24 м. п. Точно также Бѣлорусскій, Литовскій и др. неплодородные районы, обыкновенно являющіеся районами преобладающаго полученія, въ 1891—92 гг. отправили больше, нежели получили.

Эти измѣненія, переживаемыя желѣзнодорожнымъ движеніемъ хлѣба въ неурожайные года, должны привлекать серьезное вниманіе желѣзныхъ дорогъ. Неурожаи рѣзко мѣняютъ характеръ главныхъ хлѣбныхъ токовъ; поражая, преимущественно, восточныя и центральныя губерніи, откуда хлѣбъ движется въ сѣверо-западномъ направленіи, они ослабляютъ сѣверо-западные хлѣбные токи и, наоборотъ, усиливаютъ движеніе хлѣба въ восточномъ направленіи. Это требуетъ отъ желѣзныхъ дорогъ соотвѣтственнаго перемѣщенія подвижного состава и принятія цѣлаго ряда другихъ мѣръ для того, чтобы избѣжать тѣхъ замѣшательствъ, какія имѣли мѣсто на нѣкоторыхъ дорогахъ въ 1981—92 годахъ.

---

[1]) Разницу между полученіями 1891 и 1892 года еще болѣе усилили экспортеры, спѣшившіе вывезти возможно больше хлѣба до вступленія въ силу запрещенія вывоза.

Все желѣзнодорожное движеніе хлѣба распадается на двѣ части: движеніе во внутреннемъ и внѣшнемъ или вывозномъ сообщеніи [1]).

Еще не такъ давно вывозное сообщеніе рѣзко преобладало надъ внутреннимъ. Промышленная и городская жизнь Россіи была слабо развита, внутренній обмѣнъ хлѣбомъ былъ незначителенъ, производился онъ преимущественно между ближайшими городами и деревнями. Лишь нѣкоторые районы, по тѣмъ или инымъ причинамъ бѣдные хлѣбомъ, получали его издалека; но хлѣбъ этотъ двигался, главнымъ образомъ, по воднымъ путямъ. При такомъ характерѣ внутренней торговли хлѣбомъ первыя желѣзныя дороги работали преимущественно на вывозъ хлѣба за границу изъ плодородныхъ районовъ, движеніе же хлѣба во внутреннемъ сообщеніи играло второстепенную роль. Съ этимъ согласована была и постройка первыхъ линій нашей желѣзнодорожной сѣти. Почти всѣ они, за исключеніемъ стратегическихъ, тянулись отъ плодородныхъ земледѣльческихъ районовъ къ пунктамъ вывоза: Центральный—Земледѣльческій районъ былъ соединенъ цѣлымъ рядомъ дорогъ съ балтійскими портами, Юго-Западный и южные районы—съ черноморскими и азовскими; въ то же время старались открыть выходъ хлѣбу черезъ западную сухопутную границу, для чего къ ней проведено было нѣсколько желѣзнодорожныхъ линій; наконецъ, цѣлый рядъ дорогъ построенъ былъ для отвоза за границу хлѣба, передаваемаго съ р. Волги. Въ расчетъ же на внутренній рынокъ было построено лишь нѣсколько дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ и обслуживающихъ неимѣющій своего хлѣба, густо населенный Московскій районъ.

Но съ развитіемъ въ странѣ раздѣленія труда и разрушеніемъ натуральнаго хозяйства, съ ростомъ городовъ и промышленности, росъ внутренній обмѣнъ хлѣбомъ. Это не могло не отражаться и на желѣзнодорожномъ движеніи хлѣба. Преобладаніе вывознаго сообщенія надъ внутреннимъ начало уменьшаться. Это вызвало постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ, расчитанныхъ на внутренніе грузы, что, въ свою очередь, дало новый толчекъ къ дальнѣйшему развитію внутренняго обмѣна. Постепенное развитіе этого процесса за послѣдніе 22 года видно изъ слѣдующихъ цифръ движенія 6-ти хлѣбныхъ грузовъ въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи [2]):

[1]) Желѣзныя дороги перевозятъ часть хлѣба и въ транзитномъ сообщеніи (изъ Австріи и Румыніи въ Одессу), но часть эта крайне незначительна (около 1 мил. пуд.).

[2]) Сост. на осн. табл. № 15 въ приложеніи.

Года	Вывозное сообщ.	Внутрен. сообщ.	Вывозное сообщ.	Внутрен. сообщ	Вывозное сообщ.	Внутрен. сообщ.
	милл. пуд.		прирость въ %%		въ %% всей перевозки	
1876-80	161,2	120,5	100	100	55	45
1882—85	193,3	171,9	119	143	51	49
1886-90	235,5	186,3	146	155	55	45
1891-95	219,3	257,0	136	214	46	54
1896—98	231,4	291,2	144	242	44	56

Эта таблица показываетъ, что вывозное сообщеніе, превышавшее въ 70-хъ и 80-хъ годахъ внутреннее, въ 90-хъ годахъ уже уступаетъ послѣднему по количеству перевозимаго въ немъ хлѣба. Въ 76—80 гг. оно составляло 55% всей хлѣбной перевозки, въ послѣдніе 3 года на его долю приходится всего 44% ея. По поводу этихъ цифръ можно было бы сдѣлать возраженіе, что въ 90-хъ годахъ Россію чаще постигали неурожаи, которые сильнѣе отражаются на вывозномъ сообщеніи, нежели на внутреннемъ, и потому на цифрахъ 90-хъ годовъ трудно обосновывать какой-либо выводъ. Для устраненія такого возраженія можно изъ 90-хъ годовъ взять лишь 1893—96 года, какъ извѣстно, года хорошихъ урожаевъ, и эти четыре года сравнить съ 1876—80 гг. Тогда оказывается, что и въ 1893—96 гг. вывозное сообщеніе составляло всего 45% всего количества хлѣба, т. е. на 10% меньше, нежели въ 1876—80 гг. Еще рельефнѣе подчеркивается быстрота развитія внутренняго сообщенія сравнительно съ вывознымъ изъ процентныхъ данныхъ прироста того и другого въ разсматриваемыя пятилѣтія; изъ нихъ видно, что за 22 года вывозное сообщеніе увеличилось въ $1^1/_2$ раза, тогда какъ внутреннее въ $2^1/_2$; даже, взявъ 1893—96 года, получимъ для вывозного сообщенія приростъ въ 52,7%, а для внутренняго—въ 145,2% [1] [2].

---

[1]) Движеніе всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ (по даннымъ Сводной стат. деп-та ж.-д. дѣлъ) распредѣляется на внутреннее и вывозное сообщеніе нѣсколько иначе. Въ 1891—95 году движеніе ихъ вывозномъ сообщеніи составляло 53% всей перевозки хлѣба и во внутреннемъ 47% ея; въ 1896—8 гг. отношеніе ихъ было къ 48:52.

[2]) Всѣ эти данныя показываютъ, что желѣзныя дороги работаютъ въ настоящее время не только для вывоза хлѣба за границу, но и для болѣе равномѣрнаго распредѣленія его по странѣ. Выводъ этотъ усиливается еще и тѣмъ обстоятель-

Къ сожалѣнію, желѣзныя дороги до самаго послѣдняго времени слишкомъ мало обращали вниманіе на внутреннее сообщеніе [1]). Въ то время какъ вывозные тарифы на хлѣбъ привлекали общее вниманіе и желѣзныя дороги старались различными способами достигнуть ихъ урегулированія, во внутреннихъ тарифахъ все оставалось по старому, весьма мало удовлетворяя потребностямъ жизни. Когда въ 1889 году правительство взяло на себя руководство тарифнымъ дѣломъ, оно раньше всего принялось за вывозные тарифы. Лишь въ 1893 году, когда развитіе перевозокъ хлѣба внутри страны слишкомъ ярко выставило на видъ недостатки бывшихъ въ то время внутреннихъ тарифовъ, оно занялось пересмотромъ этихъ послѣднихъ. Между тѣмъ внутреннее сообщеніе быстро растетъ, а вмѣстѣ съ этимъ ростутъ и его потребности. Кромѣ того при огромномъ пространствѣ Россіи и разнообразіи естественныхъ и культурныхъ условій, въ которыхъ находятся отдѣльныя ея части, въ будущемъ ей предстоитъ еще большее развитіе внутренняго обмѣна, а потому желѣзныя дороги и руководящія ими сферы должны обращать особенное вниманіе на содѣйствіе этому обмѣну.

Что касается отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ, то распредѣленіе ихъ движенія на вывозное и внутреннее сообщеніе видно изъ слѣд. цифръ [2]):

ствомъ, что значительная часть хлѣба, показываемаго желѣзнодорожной статистикой въ вывозномъ сообщеніи, не уходитъ за границу, а потребляется самими пограничными пунктами, среди которыхъ есть такіе крупные потребительные центры, какъ Петербургъ, Одесса, Рига, Либава, Ревель, Ростовъ и др. Нельзя поэтому согласиться съ ироническимъ замѣчаніемъ г. Николая—она въ его „Очеркахъ“, которое онъ дѣлаетъ по поводу роста поступленія хлѣба на желѣзныя дороги: „это явленіе могло-бы означать, что производимый хлѣбъ распредѣляется равномѣрнѣе по государству, что архангельскій рыболовъ ѣстъ теперь самарскій хлѣбъ, а самарскій земледѣлецъ приправляетъ свой обѣдъ архангельской рыбой. *Въ дѣйствительности же ничего подобнаго не происходитъ*“. И дальше онъ показываетъ, что хлѣбъ этотъ уходитъ за границу. Весьма возможно, что архангельскій рыболовъ не ѣстъ самарскаго хлѣба и самарскій земледѣлецъ приправляетъ свой обѣдъ не архангельской, а волжской рыбой, но можно съ увѣренностью сказать, что московскій фабричный рабочій ѣстъ самарскій хлѣбъ и самарскій земледѣлецъ одѣваетъ себя и свою семью въ московскій кумачъ.

[1]) „У насъ главное вниманіе обращаютъ на внѣшнюю торговлю хлѣбомъ, а на внутреннюю смотрятъ по большей части только, какъ на подготовительную ступень для заграничнаго отпуска. Въ дѣйствительности же внутренняя торговля хлѣбными продуктами имѣетъ и самостоятельное значеніе, нисколько не уступающее внѣшней“. Д. Д. Моревъ. Очеркъ коммерческой географіи и хозяйственной статистики Россіи. Спб. 1888 г., стр. 117—18.

[2]) Сост. на осн. табл. № 16 въ приложеніи. Вездѣ, гдѣ это было возможно, взяты данныя деп-та жел.-дор. дѣлъ вмѣсто данныхъ м-ва п. сообщ., такъ какъ

Названіе грузовъ	1876 - 80 года				1893—96 года			
	выв.	внутр.	выв.	внутр.	выв.	внутр.	выв.	внутр.
	милл. пуд.		%%		милл. пуд.		%%	
Пшеница	50,6	24 8	67	33	107,0	64 7	62	38
Мука пшеничная . . .	6,3	20,7	23	77	12,7	51,9	19	81
Рожь	46,2	25,3	65	35	39,6	35,0	53	47
Мука ржаная	6,5	21 3	23	77	8,4	34,5	20	80
Овесъ	38,2	19,8	66	34	68 9	37,6	65	35
Ячмень	11,2	4,3	72	28	50,0	11,2	82	18
Прочіе зерновые хлѣба	—	—	—	—	45,3	9,3	83	17
Крупа и проч. мука . .	—	—	—	—	3,6	23,4	13	87
Тарица, отруби и выжимки	—	—	—	—	2>,3	6 8	79	21
Сѣмена масляничныя .	—	—	—	—	25 5	11,6	69	31

Эта таблица показываетъ, что изъ 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ вывозномъ сообщеніи наибольшая часть перевозится ячменя; за нимъ слѣдуютъ овесъ и пшеница. Рожи въ настоящее время перевозится въ вывозномъ сообщеніи немного больше половины, тогда какъ въ концѣ 70-хъ годовъ перевозка ея въ пункты вывоза составляла 65%. Наконецъ, мучные грузы перевозятся главнымъ образомъ, во внутреннемъ сообщеніи. Если сравнить 1876—80 года съ 1893—96 годами, то оказывается, что кромѣ ржи, на которой ослабленіе преобладанія вывозного сообщенія надъ внутреннимъ сказалось особенно сильно, такое же ослабленіе имѣло мѣсто и для пшеницы, и для мучныхъ грузовъ, и для овса;

послѣднія очень часто ошибочны. Ошибочность объясняется не недостаткомъ самихъ данныхъ, а лишь неправильнымъ составленіемъ „Обзоровъ“, предпосылаемыхъ тексту Стат. Сборниковъ. Такъ, напр., въ вып. 48 Стат. Сборника съ данными 1895 года прибытіе овса къ балтійскимъ портамъ показано въ 28,7 мил. пуд., тогда какъ по тексту того же сборника въ одну Либаву прибыло въ этомъ году 24,6 мил. пуд., да въ Петербургъ („собственно“)—14,6 мил. Цифра 28,7 не опечатка, а ошибка въ вычисленіи, такъ какъ согласно съ ней вычислены и %-ныя данныя. Если принять во вниманіе, что въ текстѣ Сборниковъ рѣдко кто заглядываетъ, а обыкновенно пользуются „Обзорами“, гдѣ сдѣлана сводка главнѣйшихъ данныхъ, то нельзя не пожалѣть, что ошибочные обзоры приводятъ въ негодность столь точную желѣзнодорожную статистику.

лишь въ движеніи ячменя преобладаніе вывозного сообщенія не ослабѣло, а усилилось.

Изъ остальныхъ хлѣбныхъ грузовъ, о движеніи которыхъ даетъ свѣдѣнія статистика деп-та жел.-дор. дѣлъ, въ вывозномъ сообщеніи перевозятся преимущественно „прочіе зерновые хлѣба“ и тарица съ отрубями; сѣмянъ масляничныхъ уже больше перевозится во внутреннемъ сообщеніи; крупа же и прочая мука почти совсѣмъ не идетъ въ пункты вывоза. Вообще, если взять всю муку и крупу, то оказывается, что въ 1893—96 гг. ея перевезено было 109,8 мил. пуд. или 82% во внутреннемъ сообщеніи и всего 24,7 мил. пуд., или 18% въ вывозномъ. Если же принять во вниманіе, что въ это послѣднее количество вошла значительная часть, потребляемая самими вывозными пунктами, то надо признать, что вывозная торговля мукой и крупой, сравнительно съ торговлей внутренней, крайне ничтожна, и, судя по движенію пшеничной и ржаной муки, съ теченіемъ времени не развивается, а падаетъ.

Характеръ хронологическихъ колебаній сильно различенъ у внутренняго и вывозного сообщенія. Въ послѣднемъ перевозятся, главнымъ образомъ, излишки хлѣба надъ собственнымъ потребленіемъ страны, тогда какъ въ первомъ само потребленіе. Поэтому на вывозномъ сообщеніи должны значительно сильнѣе отражаться колебанія сборовъ хлѣба. Это и наблюдается въ дѣйствительности. Вывозное сообщеніе испытывало сильныя сокращенія послѣ всѣхъ неурожаевъ, имѣвшихъ мѣсто съ 1876 по 1898 годъ; что же касается внутренняго сообщенія, то лишь неурожаи 1889 и 1897 годовъ болѣе или менѣе значительно сокращали его, неурожай 1885 года едва отозвался на немъ, неурожаи 1880 года повліялъ лишь въ томъ смыслѣ, что пріостановилъ на время его дальнѣйшее развитіе, вліяніе же неурожаевъ 1891 и 1892 годовъ не обнаружилось даже въ этомъ, такъ какъ внутреннее сообщеніе непрерывно росло съ 1890 по 1896 годъ. Помимо урожаевъ и неурожаевъ на колебанія вывозного сообщенія сильно вліяютъ измѣненія заграничнаго спроса на русскій хлѣбъ, повышенія и пониженія таможенныхъ пошлинъ, наконецъ, запрещеніе вывоза хлѣба. Такъ, напр., послѣднимъ обстоятельствомъ объясняется, почему сокращеніе вывозного сообщенія было такъ значительно въ 1892 году. Различіе вліянія неурожаевъ на то и другое сообщеніе хорошо видно изъ %-ныхъ отношеній каждаго изъ нихъ ко всему движенію хлѣба [1]). Эти отношенія показы-

[1]) См. діаграмму № 11 въ приложеніи.

ваютъ, что всякій неурожай неуклонно вызываетъ вслѣдъ за собой паденіе процента для вывозного сообщенія и увеличеніе его для внутренняго.

Въ какихъ частяхъ страны собирается хлѣбъ, перевозимый въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи, это видно изъ таблицы № 17, гдѣ приведены отправленія отдѣльныхъ губерній.

Эта таблица съ данными, относящимися къ 1895 году, показываетъ, что главными отправительницами въ вывозномъ сообщеніи были губерніи южныя и юго-западныя: Херсонская, Кубанская область, Бессарабская, Екатеринославская, Подольская, Кіевская, Таврическая, Область войска Донского и Полтавская. Изъ губерній другихъ полосъ Европ. Россіи больше другихъ отправила Тамбовская, а также Ярославская, отправляющая хлѣбъ, передаваемый съ Волги.

Во внутреннемъ сообщеніи больше всего отправляютъ хлѣбородныя губерніи центральной и поволжской Россіи. Таковы губерніи: Тамбовская, Самарская, Саратовская, Тульская, Рязанская, Курская и Орловская. Затѣмъ идутъ Ярославская и Нижегородская губерніи, переотправляющія волжскій хлѣбъ. Изъ губерній южныхъ и юго-западныхъ по размѣрамъ внутреннихъ отправокъ выдѣляются Полтавская, Кіевская, Екатеринославская, Область войска Донского и Привислинскія.

Приведенныя въ той же 17-ой таблицѣ %-ныя данныя показываютъ, что губерніи съ преобладаніемъ отправленія въ вывозномъ сообщеніи расположены довольно правильной фигурой опрокинутой буквы „П“ (см. картограмму № 3). Верхнюю перекладину этой буквы представляетъ широкая полоса, тянущаяся по берегамъ Чернаго и Азовскаго морей, съ примыкающимъ къ ней Сѣвернымъ Кавказомъ. Это губерніи: Херсонская, отправившая въ вывозномъ сообщеніи 93,3% всего отправленнаго хлѣба, Таврическая, отправившая въ этомъ сообщеніи 90,7%, Бессарабская, отправившая 86,5%, Подольская (82,1%), Екатеринославская (69,7%), Область войска Донского (55,2%), затѣмъ Кубанская область (89,1%), Ставропольская губернія (79,1%) и Терская область (75,2%). Къ нимъ надо причислить и Харьковскую губернію, отправившую въ пункты вывоза 50,3% всего хлѣба. Отъ этой южной полосы преобладанія вывозного сообщенія идутъ къ сѣверу двѣ другія полосы, отправленіе которыхъ носитъ тотъ же характеръ. Одна изъ нихъ—восточная—проходитъ по правому берегу Волги и состоитъ изъ губерній: Саратовской (53,2%), Симбирской (54,2%) и Казанской (60,0%). Другая—западная—состоитъ изъ Кіевской губерніи (61,6), Черниговъ-

ской (60,2), Могилевской (66,6), Смоленской (53,3), Калужской (60,0) и Тверской (58,5). На Сѣверѣ къ этой полосѣ примыкаютъ еще три губерніи, доводящія ее вплоть до Балтійскаго моря: Витебская (58,4), Лифляндская (70,0) и Ковенская (71,1). Въ отправленіи всѣхъ остальныхъ губерній преобладаютъ отправки во внутренніе пункты. Особенно сильно это преобладаніе въ заволжскихъ губерніяхъ: Уральской области (100% во внутреннемъ сообщеніи), Оренбургской (81,6%), Уфимской (75,0) и Самарской (74,5). Это, однако, не доказываетъ еще, что вся остальная часть хлѣба, отправляемаго этими губерніями, направляется во внутренніе потребительные пункты. Значительная доля ея показывается полученной внутренними пунктами лишь потому, что она по желѣзнымъ дорогамъ доходитъ только до волжскихъ пристаней. Но хлѣбъ этотъ въ значительномъ количествѣ уходитъ затѣмъ по водѣ въ пункты вывоза. Далѣе особенно сильно преобладаніе внутренняго сообщенія въ Московской губерніи (97,6% внутренняго сообщенія) и примыкающихъ къ ней Костромской (94,6%), Нижегородской (85,0) и Рязанской (76,7%) губерніяхъ. Такой же характеръ носятъ губерніи: Петербургская (82,6%), Эстляндская (92,5%) и Курляндская (81,1). Наконецъ, отправленіе во внутреннемъ сообщеніи сильно преобладаетъ въ Привислинскихъ губерніяхъ (79,6%) и примыкающихъ къ ней Гродненской (73,7) и Минской (72,0).

Чтобы дать точное объясненіе, почему каждая губернія отправляетъ ту, а не другую часть всего хлѣба въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи, надо было бы произвести детальное обслѣдованіе положенія каждой изъ нихъ. Это не входитъ въ нашу задачу. Поэтому здѣсь можно лишь указать, что на характеръ отправокъ южныхъ губерній вліяетъ торговый складъ ихъ земледѣлія, сложившійся подъ вліяніемъ близости черноморскихъ и азовскихъ портовъ. Въ преобладаніи отправокъ въ вывозномъ сообщеніи губерній, составляющихъ западную полосу, идущую съ юга на сѣверъ, сказывается вліяніе балтійскихъ портовъ. Ничтожныя же отправленія въ вывозномъ сообщеніи губерній Московскаго и Привислинскаго районовъ и примыкающихъ къ нимъ объясняется вліяніемъ ихъ густого населенія. Причины преобладанія внутреннихъ отправокъ въ заволжскихъ губерніяхъ мы только что указали, но почему въ сосѣднихъ съ ними Саратовской, Симбирской и Казанской губерніяхъ преобладаетъ отправленіе въ вывозномъ сообщеніи, это остается неяснымъ

Сильно отличается внутреннее и вывозное сообщеніе и по величинѣ средняго пробѣга хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ

томъ и другомъ. Въ нашемъ распоряженіи есть данныя объ этомъ пробѣгѣ для 1889—90 и 1893—95 гг. [1]). Вотъ эти данныя:

Сообщенія	1889 г.	1890 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
	в е р с т ы				
Вывозное	659	635	619	614	670
Внутреннее	381	375	420	439	492

Во всѣ 5 лѣтъ пробѣгъ внутренняго сообщенія значительно короче. Но пробѣгъ хлѣба въ вывозномъ сообщеніи не обнаруживаетъ удлиненія, тогда какъ разстояніе, проходимое хлѣбомъ во внутреннемъ сообщеніи, съ 1891 года систематически растетъ. Это служитъ указаніемъ на расширеніе оборотовъ между отдаленными частями страны.

Какъ распредѣляются перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ томъ и другомъ сообщеніи по поясамъ пробѣга видно изъ слѣдующихъ данныхъ, относящихся къ 1898 году [2]):

Пояса пробѣга	Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе	Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе
	милл. пуд.		%%	
1 — 300	117,2	124,1	37,8	47,1
301 — 600	68,6	62,7	22,0	23,8
601 — 900	13,3	33,8	4 3	12,9
901 —1200	24,7	18,3	8,0	7,0
1201 —1500	30,1	11,2	9,7	4,3
1501 —1800	19,8	6,7	6,4	2,4
1801 —2100	12,6	4,0	4,0	1,6
2101 —2400	8,8	1,7	2,8	0,6
2401 —2700	2,5	0,6	0,8	0,2
2701 —3000	3,4	0,2	1,1	0,05
3001 —4700	9,2	0,2	3,1	0,05

Эти цифры приближаютъ насъ къ отвѣту на вопросъ, почему средній пробѣгъ хлѣба во внутреннемъ сообщеніи короче, нежели

[1]) Сост. на основаніи данныхъ деп-та жел.-дор. дѣлъ.

[2]) Сводная статистика деп-та жел.-дор. дѣлъ. 1898 годъ, вып. 20.

въ вывозномъ. Въ первомъ на разстоянія до 300 верстъ приходится почти $^1/_2$ всѣхъ грузовъ, тогда какъ во второмъ всего нѣсколько больше $^1/_3$. Затѣмъ на разстояніяхъ отъ 301 до 900 верстъ во внутреннемъ сообщеніи перевозится 36,7%, а въ вывозномъ сообщеніи 26,3%. Наоборотъ, во всѣхъ послѣдующихъ поясахъ въ вывозномъ сообщеніи перевозится значительно больше, нежели во внутреннемъ. Объясненіе такого распредѣленія перевозокъ хлѣба въ обоихъ сообщеніяхъ надо искать, во первыхъ, въ географическомъ расположеніи вывозныхъ и внутреннихъ пунктовъ а, во вторыхъ, въ разницѣ цѣнъ на внутреннемъ рынкѣ и въ пунктахъ вывоза. Географически пункты вывоза расположены по границамъ Европ. Россіи, тогда какъ внутренніе пункты болѣе или менѣе равномѣрно разсѣяны по всей странѣ; очевидно поэтому, что хлѣбъ, стекающійся въ пункты вывоза, при равенствѣ прочихъ условій долженъ проходить большія разстоянія. Что же касается цѣнъ, то онѣ выше въ пунктахъ вывоза; благодаря этому послѣдніе могутъ стягивать грузы съ болѣе далекихъ разстояній.

Указанное различіе средняго пробѣга въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніяхъ обнаруживаютъ всѣ отдѣльные хлѣбные грузы. Такъ, въ 1895 году ихъ пробѣгъ былъ слѣд.:

	въ вывозн. сообщ.	во внутр. сообщ.
Пшеницы	355 верстъ	339 верстъ.
Ржи.	803 „	639 „
Овса	1.005 „	440 „
Ячменя	365 „	?
Муки, крупы и солода	1.025 „	576 „
Отрубей, выжимокъ и тарицы	1.165 „	303 „

Особенно велика разница въ пробѣгахъ овса, муки и отрубей, которые въ вывозномъ сообщеніи пробѣгаютъ громадныя разстоянія; но въ общемъ всѣ 5 грузовъ во внутреннемъ сообщеніи проходятъ меньшія разстоянія.

Переходя къ болѣе детальному разбору вывозного сообщенія, надо прежде всего отмѣтить существованіе самой тѣсной связи этого сообщенія съ развитіемъ и колебаніями вывоза русскаго хлѣба за границу. Это видно изъ сопоставленія вывоза по Европейской

границѣ 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ съ перевозкой ихъ въ вывозномъ сообщеніи [1]).

Года	Вывозъ	Перевозка	Года	Вывозъ	Перевозка
	милл. пуд.			милл. пуд.	
1876	209,0	129,6	1888	490,1	350,8
1877	240,1	—	1889	410,8	236,0
1878	345,9	235,7	1890	371,5	230,9
1879	317,7	—	1891	336,4	235,9
1880	172,6	112,2	1892	158,1	126,9
1881	181,6	—	1893	356,4	246,8
1882	263,5	191,0	1894	533,2	315,4
1883	311,0	—	1895	503,5	305,7
1884	279,8	193,3	1896	448,0	278,5
1885	309,4	189,0	1897	419,9	204,4
1886	234,4	134,3	1898	363,6	232,9
1887	333,8	220,8			

Какъ видно, колебанія вывозного сообщенія довольно точно совпадаютъ съ колебаніями вывоза. Паденія послѣдняго въ 1880, 1886, 1889—92 и 1895—98 годахъ и подъемы въ 1876—78, 1881—83, 1887—88 и 1893—94 годахъ, почти всѣ сопровождаются паденіями и подъемами вывозного сообщенія. Но размѣры колебаній того и другого нѣсколько различны. Особенно ясно это видно изъ сопоставленія моментовъ максимальнаго развитія каждаго изъ нихъ. Вывозное сообщеніе достигло maximum'а въ 1888 году, а вывозъ въ 1894—95 гг.

Эти же данныя указываютъ, какая приблизительно часть вывозимаго хлѣба поступаетъ въ пункты вывоза при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1876—79 гг. вывозное сообщеніе составляло 66% вывоза, въ 1893—95 гг.—65% его и въ 1896—98 гг.—58%.

Связь съ перевозкой въ вывозномъ сообщеніи вывоза всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ видна изъ слѣдующихъ цифръ за послѣднія 10 лѣтъ:

[1]) Вывозъ хлѣба приведенъ по даннымъ „Обзоровъ внѣшней торговли" за соотвѣтствующіе года. См. діаграмму № 12 въ приложеніи.

Года	Вывозъ	Вывозное сообщеніе
	милл. пуд.	
1889	466,4	295,5
1890	417,9	293,4
1891	391,2	301,8
1892	196,4	176,1
1893	403,9	307,1
1894	639,5	445,2
1895	574,7	404,7
1896	506,8	373,5
1897	489,1	293,6
1898	458,9	310,0

Выше были приведены данныя о количествѣ отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ, составляющихъ вывозное сообщеніе [1]). Изъ этихъ данныхъ видно, что за 20 лѣтъ работы нашей сѣти въ составѣ вывозного сообщенія произошли очень крупныя измѣненія. Если взять 6-ть главныхъ хлѣбныхъ грузовъ, то %-ное отношеніе каждаго изъ нихъ ко всѣмъ въ 1876—80 и 1893—96 гг. [2]) выразится въ слѣд. цифрахъ:

Названія грузовъ	1876—80 гг.	1893—96 гг.	+ или —
	%%		
Пшеница	31,8	37,4	+ 5,6
Мука пшеничная	4,1	4,4	+ 0,3
Рожь	29,2	13,8	—15,4
Мука ржаная	4,2	2,9	— 1,3
Овесъ	23,5	24,1	+ 0,6
Ячмень	7,2	17,4	+10,2
Итого 1—6 . .	100,0	100,0	± 0,0

[1]) См. таблицу № 16, а также таблицу на стр. 61.

[2]) 1897 и 98 гг. не взяты, какъ неурожайные.

Рѣзче всего бросается въ глаза паденіе значенія ржи; въ 70-хъ годахъ она составляла болѣе $^1/_4$ всѣхъ разсматриваемыхъ грузовъ, въ 90-хъ же годахъ на долю ея приходится немного болѣе $^1/_{10}$ этихъ грузовъ. Въ 70-хъ годахъ количество ржи почти равнялось количеству пшеницы, въ 90-хъ годахъ послѣднее въ $2^1/_2$ раза больше перваго. Такая перемѣна объясняется тѣмъ, что въ то время, какъ количество ржи сократилось съ 46,2 м. п. до 39,6 м. п., перевозка пшеницы увеличилась съ 50,6 м. п. до 107,0 м. п., т. е. удвоилась. Это весьма интересная черта, характеризующая направленіе, въ которомъ идетъ развитіе нашего хлѣбнаго экспорта. Значеніе овса осталось неизмѣннымъ, слѣд. перевозка его росла въ уровень съ ростомъ всего количества разсматриваемыхъ хлѣбныхъ грузовъ. Значеніе ячменя весьма сильно увеличилось; хлѣбъ этотъ, далеко уступавшій въ 70-хъ годахъ ржи по количеству перевозки его въ пункты вывоза, теперь оставилъ ее далеко позади себя. Наконецъ, два послѣднихъ, мучныхъ груза и теперь, какъ и въ 70-хъ годахъ, составляютъ ничтожную часть вывознаго сообщенія. Кромѣ того, если перевозка муки въ пункты вывоза и возрасла съ 70-хъ годовъ, то значительная часть этого прироста приходится не на вывозъ ея изъ этихъ пунктовъ за границу, а на потребленіе самыхъ пунктовъ вывоза, потребности которыхъ не могли не увеличиться за 20 лѣтъ [1]).

Любопытно сравнить съ приведенными данными перевозокъ отдѣльныхъ хлѣбовъ въ вывозномъ сообщеніи данныя объ ихъ вы-

[1]) Эти данныя о движеніи мучныхъ грузовъ въ вывозномъ сообщеніи служатъ хорошимъ отвѣтомъ, на вопросъ о превращеніи нашего хлѣбнаго отпуска изъ зернового въ мучной. Многіе, не только заинтересованныя лица, но и изслѣдователи нашего народнаго хозяйства видятъ въ такомъ превращеніи панацею отъ всѣхъ золъ, тяготѣющихъ надъ русскимъ земледѣліемъ. А разсуждая о средствахъ развить вывозъ нашего хлѣба въ переработанномъ видѣ, они считаютъ однимъ изъ важнѣйшихъ способовъ къ достиженію этой цѣли пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на муку и въ частности уравненіе мучныхъ тарифовъ съ зерновыми (см. проф. А. И. Чупровъ и М. І. Мусницкій „Упорядоченіе жел.-дор. тарифовъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ“, гл. IX: „Объ уравненіи тарифовъ на зерно и муку“). Въ послѣдніе года тарифы на муку были сильно понижены, но какъ видно изъ приведенныхъ въ табл. 16 данныхъ о движеніи мучныхъ грузовъ, перевозка ихъ въ вывозномъ сообщеніи очень мало измѣнилась. Что могутъ сдѣлать въ данномъ случаѣ пониженія тарифовъ, можно судить по даннымъ о торговлѣ мукой у насъ и за границей, сообщеннымъ г. Шостакомъ на совѣщаніяхъ по пересмотру тарифовъ на хлѣбные грузы въ 1896 году. Данныя эти показываютъ, что въ послѣднее время „мука на лондонскомъ рынкѣ дешевле, чѣмъ въ Россіи приблизительно на 40 коп. на пудъ, *причиною чего является высокая стоимость перемола на русскихъ мельницахъ*“ (Журналъ совѣщанія, стр. 63—4).

возѣ. Слѣдующая таблица показываетъ вывозъ главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1876—80 и 1893—97 годахъ [1]):

Названія грузовъ	1876—80 гг.	1893—97 гг.	1876—80 гг.	1893—97 гг.
	милл. пуд.		%%	
Пшеница	110,5	206,2	41,6	44,8
Рожь	82,9	71,4	31,2	15,4
Овесъ	42,6	65,8	16,0	14,3
Ячмень	25,6	108,7	9,7	23,7
Мука	4,0	8,0	1,5	1,8
Всего	265,6	460,1	100,0	100,0

Какъ абсолютныя, такъ и относительныя измѣненія состава вывоза, имѣвшія мѣсто въ теченіе разсматриваемыхъ 17 лѣтъ, совпадаютъ съ измѣненіями состава перевозокъ въ вывозномъ сообщеніи. И здѣсь, какъ и тамъ бросается въ глаза уменьшеніе значенія ржи и увеличеніе пшеницы и ячменя; и здѣсь, какъ и въ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, остается почти неизмѣннымъ значеніе овса и муки. Но составъ вывоза довольно сильно отличается отъ состава вывознаго сообщенія. Въ 90-хъ годахъ пшеница составляла 37,4% послѣдняго, въ вывозѣ же на ея долю приходилось 44,8%; ячмень составлялъ 17,4% вывознаго сообщенія, а въ вывозѣ на его долю приходится почти четвертая часть (23,7%). Это обстоятельство объясняется тѣмъ, что по желѣзнымъ дорогамъ подвозится лишь часть вывоза этихъ хлѣбовъ, остальная же часть поступаетъ въ пункты вывоза либо гужемъ, либо водой. Наоборотъ, мука составляла въ 90-хъ годахъ всего 1,8% вывоза, тогда какъ перевозки—6,3%; еще рѣзче это различіе выступаетъ въ абсолютныхъ цифрахъ вывоза и перевозки: первый въ 1893—97 гг. составлялъ всего 8 мил. пуд. въ годъ, тогда какъ вторая отъ 20 до 21 мил. пуд. Этотъ излишекъ въ 12—13 мил. пуд. составляетъ, слѣдовательно, потребленіе муки самими пограничными пунктами. Овса вывозилось абсолютно столько же, сколько и подвозилось же-

[1]) Данныя взяты изъ „Обзоровъ внѣшней торговли Россіи". Для 1876—80 гг. взятъ вывозъ по Европейской границѣ, а для 1893—97 гг.—по всѣмъ границамъ. Мука для 1876—80 гг. взята вся, для 1893—97 гг.—лишь пшеничная и ржаная.

лѣзными дорогами въ пограничные пункты, но относительно въ вывозномъ сообщеніи на его долю приходится въ послѣдніе годы около 25% шести главныхъ хлѣбныхъ грузовъ, между тѣмъ какъ въ вывозѣ онъ составлялъ 66% этихъ грузовъ. Перевозка остальныхъ зерновыхъ хлѣбовъ, какъ видно изъ таблицы № 16 въ приложеніи, въ концѣ 80-хъ годовъ составляла 20 мил. пуд., а въ срединѣ 90-хъ—57 мил. пуд. Сѣмянъ масляничныхъ въ тѣ же годы перевозилось 21 и 33 мил. пуд.; наконецъ, перевозка отрубей, выжимокъ и высѣвокъ составляла въ 1888—89 гг.—9,3 мил. пуд., и въ 1894—96 гг.—26,7 мил. пуд., а въ слѣдующіе два года даже 27,7 мил. пуд. Такой быстрый ростъ послѣднихъ грузовъ объясняется отчасти свободнымъ ввозомъ ихъ въ Германію, куда они главнымъ образомъ и направляются, отчасти же развитіемъ крупнаго промышленнаго мукомольнаго и маслобойнаго дѣла, выбрасывающаго на рынокъ огромныя количества отрубей и выжимокъ, не находящихъ пока достаточнаго внутренняго спроса [1]).

Всѣ пограничные пункты, къ которымъ направляется хлѣбъ, перевозимый въ вывозномъ сообщеніи, могутъ быть раздѣлены на три группы: 1) черноморскіе и азовскіе порты, 2) балтійскіе порты и 3) пункты западной сухопутной границы.

Прибытіе 6-ти главныхъ и всѣхъ вообще хлѣбныхъ грузовъ въ каждую изъ этихъ трехъ группъ вывозныхъ пунктовъ въ 1876—98 гг. видно изъ слѣд. таблицы [2]):

Годы	6-ть главныхъ хл. грузовъ			остальные хл. грузы			всѣ хлѣбные грузы		
	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	зап.-сухоп. граница	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	зап.-сухоп. граница	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	зап.-сухоп. граница.
1876	29,0	72,7	27,9	—	—	—	—	—	—
1878	85,2	107,1	49,4	—	—	—	—	—	—
1880	26,9	72,6	12,9	—	—	—	—	—	—
1882	52,7	96,2	40,8	—	—	—	—	—	—
1884	49,6	108,9	31.8	—	—	—	—	—	—
1885	76,5	85,9	36,6	—	—	—	—	—	—

[1]) Ср. Николай —онъ. Очерки... стр. 241—2.

[2]) Данныя для 1876—88 гг. взяты изъ Стат. Сборн. м—ва П. С., а съ 1889 года изъ Сводной Статистики дев—та жел.-дор. дѣлъ.

Годы	6-ть главныхъ хл. грузовъ			остальные хл. грузы			всѣ хлѣбные грузы		
	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	зап.-сухоп. граница	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	зап.-сухоп. граница	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	зап.-сухоп. граница
1886	42,3	73.0	12,8	—	—	—	—	—	—
1887	93,3	105.4	23,1	—	—	—	—	—	—
1888	147,0	118,2	37,7	—	—	—	—	—	—
1889	118,4	85.9	31,7	21,2	18,5	19,7	139,6	104,4	51,4
1890	125.6	84,4	20.9	20,7	24,0	17,8	146,3	108,4	38,7
1891	129,5	81.9	27,3	29,4	15.6	18,1	158,9	97,5	45,4
1892	71,1	47,3	8,0	20,8	16.1	12,8	91,9	63,4	20,9
1893	157,4	76,2	14,8	20,8	18.9	20,5	178,2	95,1	35,3
1894	191,4	99.0	25,0	70,7	24,8	34.5	262,1	123,8	59,5
1895	187,2	97.7	21,0	42,8	25,2	30,8	230.0	122,9	51,8
1896	145,4	107,2	26,0	30,4	68,6	35,1	175,8	136,7	61,1
1897	93.4	83,1	27,7	33,6	23.2	32,6	127,0	106,3	60,3
1898	120.7	82,9	29,5	26,6	18.3	32,1	147,3	101.2	61,6

Эти цифры показываютъ, что въ теченіе двадцати лѣтъ распредѣленіе вывознаго сообщенія хлѣба рѣзко измѣнило свой характеръ. Въ настоящее время больше всего подвозится хлѣба къ южнымъ портамъ, значительно меньше къ портамъ Балтійскаго моря и меньше всего—къ пунктамъ западной сухопутной границы. Въ 70-хъ же годахъ первое мѣсто занимали балтійскіе порты, полученіе которыхъ въ нѣкоторые годы въ нѣсколько разъ превышало полученіе черноморскихъ и азовскихъ портовъ; точно также и пункты западной сухопутной границы играли тогда несравненно болѣе важную роль, нежели въ настоящее время, и ихъ полученіе почти равнялось подвозу къ южнымъ портамъ. Что касается преобладанія балтійскихъ портовъ надъ южными, имѣвшаго мѣсто въ 70-хъ годахъ, то оно было такъ велико, что даже подало поводъ нѣкоторымъ изслѣдователямъ русскаго желѣзнодорожнаго дѣла не только признать его вполнѣ естественнымъ, но и утверждать, что южные порты и впредь не могутъ разсчитывать на побѣду надъ сѣвер-

ными [1]). Предсказаніе это, однако, оказалось совершенно неудачнымъ. Въ 1889 году полученіе южныхъ портовъ превысило подвозъ къ сѣвернымъ, и съ той поры послѣдніе все время занимаютъ второстепенное мѣсто. Такая, непредвидѣнная старыми изслѣдователями, побѣда южныхъ портовъ объясняется отчасти уравненіемъ тарифовъ въ сѣверномъ и южномъ направленіяхъ. Это уничтожило особую привиллегію балтійскихъ портовъ, состоявшую въ томъ, что грузы, шедшіе къ нимъ, таксировались ниже грузовъ, шедшихъ къ южнымъ портамъ [2]). Но главная причина этой побѣды лежитъ въ природномъ богатствѣ районовъ, примыкающихъ къ южнымъ портамъ. Когда эти области проснулись отъ ихъ вѣковой спячки, онѣ постепенно отодвинули на задній планъ менѣе плодородный сѣверъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ пала и гегемонія сѣверныхъ портовъ, долгое время поддерживавшаяся различными историческими условіями [3]).

Побѣда южныхъ портовъ еще яснѣе выступаетъ, если взять процентныя отношенія подвоза къ каждой границѣ ко всему вывозному сообщенію. Въ 1876—80 гг. на долю балтійскихъ портовъ приходилось 52,1% всего вывозного сообщенія, тогда какъ на долю черноморскихъ и азовскихъ портовъ приходилось всего 29,2% этого сообщенія и на долю западныхъ сухопутныхъ пунктовъ—18,7% его. Въ 1893—96 гг. участіе первыхъ падаетъ до 33,1%, наоборотъ, вторыхъ поднимается до 59%, наконецъ, доля сухопутныхъ пограничныхъ пунктовъ сокращается до 7,9% всего вывозного сообщенія.

Но паденіе значенія балтійскихъ портовъ и увеличеніе южныхъ происходило не столько на счетъ ихъ конкурренціи другъ съ дру-

---

[1]) А. И. Чупровъ, „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. II, стр. 140—5, и А. Головачевъ, „Желѣзныя дороги въ Россіи“, Сборникъ государственныхъ знаній, т. V, стр. 231—2.

[2]) А. И. Чупровъ, цит. соч., II, стр. 145—6.

[3]) А. И. Чупровъ говоритъ по этому поводу, что даже „если предположить, что желѣзнодорожные тарифы будутъ одинаковы, какъ въ сѣверномъ, такъ и въ южномъ направленіяхъ, то уже въ силу одной разницы въ цѣнахъ балтійскіе порты могутъ получать грузы съ пространства, въ полтора раза большаго, нежели южные, и, слѣдовательно, привлекать къ себѣ относительно большую массу грузовъ“ (цит. соч., II, стр. 145). Замѣчаніе о значеніи различія цѣнъ въ тѣхъ и другихъ портахъ, вызываемаго различіемъ фрахтовъ, совершенно вѣрно. Ниже мы увидимъ, что не смотря на равенство тарифовъ, длина пробѣга грузовъ въ сѣверномъ направленіи гораздо больше, нежели въ южномъ. Но проф. Чупровъ упустилъ при этомъ изъ виду, что вслѣдствіе различія въ плодородіи районовъ, прилегающихъ къ тѣмъ и другимъ портамъ, количество грузовъ, получаемыхъ ими, не пропорціонально пространству, съ котораго они стягиваются.

гомъ и захвата одними районовъ, тяготѣвшихъ раньше къ другимъ, сколько вслѣдствіе неодинаковаго развитія примыкающихъ къ нимъ районовъ. Это видно изъ того, что если подвозъ къ южнымъ портамъ очень сильно возросъ, то и подвозъ къ сѣвернымъ портамъ абсолютно увеличился: въ 1876—80 гг. онъ составлялъ 84 мил. пуд., а въ 1893—96 гг.—95 мил. пуд.

Сказанное не приложимо лишь къ западной сухопутной границѣ. Подвозъ къ ней хлѣба упалъ не только относительно, но и абсолютно: въ 1876—80 гг. онъ составлялъ 30 мил. пуд., а въ 1893—96 гг.—всего 22,7 мил. пуд. Это сокращеніе уже, несомнѣнно, есть результатъ конкурренціи однѣхъ границъ съ другими, въ данномъ случаѣ конкурренціи морскихъ границъ съ сухопутными. Переходъ тарифнаго дѣла изъ рукъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній въ руки правительства много способствовалъ тому, что конкурренція эта закончилась побѣдой морскихъ границъ. До того времени дороги, примыкающія къ Кенигсбергу и Данцигу (Юго-Западныя и Спб.-Варшавская), преслѣдуя свои частныя цѣли, покровительствовали этимъ портамъ льготными тарифами въ ущербъ русскимъ морскимъ торговымъ путямъ. Передача тарифнаго дѣла въ руки правительства устранило эту ненормальность, результатомъ чего и было нѣкоторое сокращеніе количества хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ черезъ Вержболово, Граево и Млаву къ Кенигсбергу и Данцигу.

Если составить кривыя погодныхъ колебаній подвоза хлѣба къ каждой изъ трехъ границъ [1]), то бросается въ глаза интересное явленіе: кульминаціонная точка подвоза хлѣба къ западной сухопутной границѣ приходится на 1878 годъ, для балтійскихъ портовъ та же точка приходится на 1888 годъ, наконецъ, для черноморскихъ и азовскихъ портовъ—на 1894 годъ. Эти точки расцвѣта показываютъ, какъ каждая изъ границъ отживаетъ и уступаетъ мѣсто другой и въ какомъ порядкѣ идетъ эта смѣна.

Распредѣленіе полученія каждой группой пограничныхъ пунктовъ по отдѣльнымъ хлѣбнымъ грузамъ видно изъ таблицы № 18 въ приложеніи. Таблица эта показываетъ, что въ полученіи *южныхъ* портовъ главное мѣсто занимаютъ пшеница и ячмень. За ними слѣдуетъ рожь, полученіе которой южными портами хотя абсолютно не велико, но очень быстро возрастаетъ. Надо при этомъ замѣтить, что если пшеница и ячмень издавна составляли грузы южныхъ

[1]) См. діаграмму № 13 въ приложеніи.

портовъ, то рожь лишь въ сравнительно недавнее время стала появляться въ этихъ портахъ въ значительныхъ количествахъ. Это явленіе связано отчасти съ расширеніемъ района вліянія южныхъ портовъ, отчасти же съ развитіемъ культуры ржи на сѣверной окраинѣ Новороссійскаго края. Полученіе всѣхъ остальныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ южныхъ портахъ крайне ничтожно, за исключеніемъ, впрочемъ, кукурузы, подвозъ которой весьма мало уступаетъ подвозу ржи.

Въ балтійскихъ портахъ самымъ важнымъ хлѣбомъ является овесъ, на долю котораго приходится около $^1/_2$ общаго количества всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ. Абсолютно полученіе его за время съ 70-хъ по 90-ые годы возросло съ 25—30 мил. пуд. до 50—60 мил. пуд., т. е. удвоилось. Въ прежнее время, помимо овса, балтійскими портами получались весьма крупныя количества ржи, но съ теченіемъ времени полученіе этого хлѣба сильно сократилось и въ настоящее время его подвозится отъ 10 до 15 мил. пуд. Изъ прочихъ хлѣбныхъ грузовъ надо отмѣтить муку и отруби, подвозъ которыхъ довольно быстро увеличивается въ послѣдніе годы.

Наконецъ, въ западныхъ сухопутныхъ пограничныхъ пунктахъ главную роль играютъ отруби, выжимки и высѣвки, которыхъ въ послѣдніе годы подвозилось до 20 мил. пуд. Меньшія количества приходятся на долю масляничныхъ сѣмянъ, пшеницы и ржи; остальные хлѣбные грузы либо совсѣмъ не подвозятся, либо подвозятся въ крайне незначительныхъ количествахъ.

Изъ этого краткаго обзора таблицы № 18 видно, что распредѣленіе хлѣбовъ по отдѣльнымъ границамъ вполнѣ соотвѣтствуетъ характеру производства прилегающихъ къ каждой изъ нихъ районовъ. Въ южныхъ портахъ преобладаютъ пшеница, ячмень и кукуруза, составляющія главныя культуры Новороссіи и Сѣвернаго Кавказа; въ сѣверныхъ портахъ на первомъ мѣстѣ стоятъ овесъ и рожь—главные хлѣба примыкающаго къ нимъ района [1]); наконецъ, въ западныхъ сухопутныхъ пунктахъ преобладаютъ отбросы мукомольной промышленности и различныя промышленныя растенія, воздѣлываніе которыхъ сильнѣе развито въ тяготѣющихъ къ нимъ западныхъ и юго-западныхъ губерніяхъ. Нельзя при этомъ не отмѣ-

---

[1]) Относительно преобладанія подвоза къ балтійскимъ портамъ овса надо еще замѣтить, что оно, помимо условій производства, зависитъ отъ характера торговли этимъ хлѣбомъ. Изъ отчетовъ таможенной статистики видно, что главная часть вывозимаго изъ Россіи овса направляется въ Великобританію, Голландію и Германію, т. е. въ государства, расположенныя гораздо ближе къ балтійскимъ, нежели

тить растущей спеціализаціи границъ на вывозѣ тѣхъ или другихъ хлѣбныхъ грузовъ, спеціализаціи, являющейся выраженіемъ общаго принципа раздѣленія труда, сказывающагося, какъ въ производствѣ, такъ и въ торговлѣ. Такъ, напримѣръ, черноморскіе и азовскіе порты все болѣе и болѣе сосредоточиваютъ у себя торговлю пшеницей, ячменемъ, а въ послѣднее время и рожью. Въ 70-хъ годахъ эти порты получали половину всей пшеницы, перевозимой въ вывозномъ сообщеніи, остальная половина распредѣлялась между двумя другими границами; въ 90-хъ же годахъ на ихъ долю приходится почти $^9/_{10}$ всей пшеницы. Ячменя въ 70-ые годы они получали около $^1/_3$, а въ половинѣ 90-хъ годовъ отъ $^3/_4$ до $^4/_5$. Наконецъ, концентрація ржи въ этихъ портахъ видна изъ слѣд. таблички:

Названіе границъ	1876—78	1894—96	+ или —
	милліоны пудовъ		
южные порты	6,6	25,6	+ 19,0
сѣверные порты	30,3	13,9	— 16,4
зап.-сухоп. граница	15,6	5,7	— 9,9
Итого	52,5	44,2	— 8,3

Точно также балтійскіе порты все болѣе сосредоточиваются на вывозѣ овса, а западные сухопутные пункты на вывозѣ отрубей, масляничныхъ сѣмянъ и др. отбросовъ и промышленныхъ растеній.

къ черноморскимъ портамъ. Вотъ распредѣленіе вывоза овса по государствамъ съ 1888 по 1898 годъ (см. „Обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1898 годъ“):

Годы	Великобританія	Голландія	Германія	Франція	Бельгія	Прочія страны	Всего
	милліоны пудовъ						
$\frac{1888—92}{5}$	32,0	5,7	6,3	3,8	4,5	3,0	55,3
$\frac{1893—97}{5}$	29,5	11,3	7,2	7,8	4,9	5,1	65,8
1898	11,2	6,4	3,0	2,1	0,8	1,8	25,3

Изъ отдѣльныхъ вывозныхъ пунктовъ болѣе всего получаютъ: на Черномъ и Азовскомъ моряхъ—Одесса, Новороссійскъ, Николаевъ, Севастополь, Ростовъ и Таганрогъ; на Балтійскомъ морѣ—Петербургъ, Либава и Рига; наконецъ, на западной сухопутной границѣ—больше всего проходитъ хлѣбныхъ грузовъ черезъ Вержболово и Граево къ Кенигсбергу и черезъ Млаву къ Данцигу; изъ другихъ пограничныхъ пунктовъ нѣсколько больше полученія Александрова, Сосновицъ, Радзивиллова и Волочиска. Полныя данныя, начиная съ 1888 года, для всѣхъ вывозныхъ пунктовъ приведены въ приложеніи (табл. № 19).

Подробнѣе разсмотримъ лишь желѣзнодорожный подвозъ къ Одессѣ и Петербургу—двумъ самымъ крупнымъ портамъ южной и сѣверной Россіи. Полученіе этихъ городовъ въ пятилѣтіе 1894—98 гг. видно изъ слѣд. таблицы [1]):

Годы	Пшеница	Рожь	Овесъ	Ячмень	Прочіе зерновые хлѣбы	Мука, крупа и солодъ	Отруби и выжимки	Смѣна маслиничныя	Всего
	милліоны пудовъ								
	О Д Е С С А								
1894	28,5	16,1	3,5	18,0	54,7	1,0	0,3	1,4	123,4
1895	43,9	13,1	2,4	8,2	17,7	0,7	0,2	3,3	89,4
1896	29,5	4,4	1,8	2,6	—	0.9	0,3	—	47,9
1897	14,7	2,9	1,1	5,5	—	1,2	0.4	—	34,2
1898	18,6	3,0	1,4	13,3	—	1,5	0,6	—	52,7
	П Е Т Е Р Б У Р Г Ъ								
1894	0,2	2,3	19,8	1.5	0,9	17,1	2,8	1,4	46 1
1895	1,9	5,2	17,2	1,3	1,3	16,8	3,9	2.1	49.9
1896	2,2	2,9	16,9	1,9	—	17,1	4,6	—	48,9
1897	5,4	1,2	13.5	1,8	—	16,5	4,3	—	44,5
1898	8,5	4,9	13,1	1.4	—	15,9	3.3	—	48,4

Эта таблица показываетъ характеръ полученія отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ этими двумя вывозными пунктами. Въ получе-

[1]) Сост. на осн. Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

нiи Одессы—этого типичнаго черноморскаго порта—главную роль, конечно, играетъ пшеница, составляющая почти половину всѣхъ подвозимыхъ туда хлѣбныхъ грузовъ; затѣмъ идутъ „прочіе зерновые хлѣба“, въ числѣ которыхъ наибольшее количество приходится на кукурузу; далѣе слѣдуютъ ячмень и рожь. Иной составъ подвоза къ Петербургу. Здѣсь на первомъ мѣстѣ стоятъ овесъ и мука съ крупой. Особенно значительно полученіе послѣднихъ двухъ грузовъ. Это объясняется тѣмъ, что Петербургъ не только вывозной пунктъ, но и крупный потребительный центръ, поглощающій значительныя количества подвозимаго къ нему хлѣба. Одесса въ этомъ смыслѣ гораздо больше „вывозной“ портъ. Какъ видно изъ обзоровъ внѣшней торговли, въ 1898 году изъ Одессы вывезено было всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ 95,3 мил. пуд., тогда какъ получено по желѣзнымъ дорогамъ всего 52,7 мил. пуд. Слѣдовательно, она отправляетъ за границу не только почти весь хлѣбъ, получаемый ею желѣзной дорогой, но и много другого хлѣба, подвозимаго гужемъ. Наоборотъ, Петербургъ въ томъ же году получилъ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ 48,4 мил. пуд. и водой 49,2 мил. пуд., т. е. всего около 100 мил. пуд.; вывезено же изъ него было за границу 35,2 мил. пуд. и въ Финляндію 7,6 мил. пуд., т. е. въ общемъ $42^1/_2$ мил. пуд. Слѣдовательно, больше половины подвозимаго хлѣба остается въ немъ самомъ и идетъ на его внутреннія нужды. Въ потребительномъ характерѣ Петербурга лежитъ причина того, что подвозъ къ нему хлѣба гораздо слабѣе колеблется изъ года въ годъ, нежели полученіе Одессы; послѣднее рѣзко увеличивается послѣ каждаго урожая и также рѣзко сокращается вслѣдъ за неурожаями (см. діаграмму № 14).

Для полноты картины вывозного сообщенія необходимо еще разсмотрѣть, откуда собирается хлѣбъ, подвозимый желѣзными дорогами къ той или иной границѣ. Этого рода данныя представляютъ особенный интересъ, такъ какъ они пополняютъ свѣдѣнія нашей таможенной статистики. Послѣдняя интересуется грузомъ лишь съ момента поступленія его на границу, и ничего не говоритъ о томъ, откуда грузъ этотъ попалъ въ пунктъ вывоза. Желѣзнодорожная статистика лишена этого недостатка: она проникаетъ въ глубь страны и слѣдитъ за грузомъ вплоть до мѣста его первоначальнаго отправленія.

Полная сводка данныхъ отправленія хлѣба въ вывозномъ сообщеніи, распредѣленныхъ по губерніямъ и отдѣльнымъ пунктамъ назначенія, сдѣлана только для 1895 года къ пересмотру хлѣбныхъ

тарифовъ въ 1896 году [1]). Этими данными и приходится ограничиться. Сводя всѣ вывозные пункты въ три группы—южныхъ портовъ, сѣверныхъ портовъ и западныхъ сухопутныхъ пограничныхъ пунктовъ—получимъ слѣдующую по-губернскую таблицу [2]):

Губерніи отправленія	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	западная сухопутная граница	Всего
	милліоны пудовъ			
Курская	0,9	5,1	2,6	8,6
Орловская	—	7,1	0,8	8,0
Тульская	—	9,2	0,7	9,9
Рязанская	—	4 2	—	4,2
Тамбовская	0,6	20,9	2,4	23,8
Воронежская	2,1	1,8	0,7	4,5
Итого центр.-земл. .	3,6	48,1	7,4	59,1
Симбирская	—	1,3	—	1,3
Саратовская	—	16,9	1,6	18,6
Пензенская	—	4,0	0,6	4,6
Казанская	—	0,3	—	0,3
Нижегородская . . .	—	1,8	—	1,8
Уфимская	—	0,3	—	0,3
Итого Средне-Волж. .	—	24,7	2,2	26,9
Самарская	—	7,0	0,3	7,4
Оренбургская	—	1,4	0,1	1,4
Итого Нижне-Волж.	—	8 4	0,4	8,8
Бессарабская	24,2	—	2,4	26,6
Херсонская	68,0	0,5	1,7	70,1

[1]) Приложеніе къ IV вып. Матеріаловъ по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1896 году.

[2]) Сост. на осн. табл. № 20 въ приложеніи. Такъ какъ взяты лишь милліоны и сотни тысячъ пудовъ, то общее отправленіе не всегда является точной суммой отправленій къ отдѣльнымъ границамъ.

Губерніи отправленія	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	западная сухопутная граница	Всего
	милліоны пудовъ			
Таврическая	13,9	0,1	—	14,0
Екатеринославская .	23,8	1,0	0,8	25,7
Донская область . .	10,8	3,0	0,5	13,8
Итого Новороссійскій.	140,7	4,6	4.9	150.2
Подольская	10,4	0,2	9,6	20,2
Кіевская	10,7	0,3	8,9	19,9
Волынская	0,1	—	1,9	2,0
Итого Юго-Западный.	21,2	0,5	20.4	42,0
Харьковская	4,6	1,3	2,5	8.4
Черниговская	0,8	3,1	1,5	5.3
Полтавская	5,5	2,5	4,3	12,4
Итого Малороссійскій.	10,9	6.9	8,4	26,1
Кубанская область .	38.1	0,2	0,1	38,2
Терская область . . .	7,1	0,2	—	7,9
Ставропольская . . .	3,4	—	—	3,4
Итого Сѣв. Кавказъ .	49,2	0,4	0.1	49,6
Владимірская	—	0,2	0,3	0,5
Московская	—	0,1	—	0,1
Калужская	—	0,2	0,1	0,3
Тверская	—	2,4	—	2,4
Ярославская	—	12,0	0.1	12,1
Костромская	—	0,2	—	0,2
Итого Московскій р. .	—	15,1	0,4	15,5
Могилевская	—	1,0	0,2	1,2
Минская	—	0,4	0,3	0,7
Витебская	—	0,7	—	0,7
Смоленская	—	1,3	0,2	1,6
Итого Бѣлорусскій .	—	3 4	0,7	4,2

Губерніи отправленія	черномор. и азовскіе порты	балтійскіе порты	западная сухопутная граница	Всего
	милліоны пудовъ			
Новгородская	—	0,5	—	0,5
Петербургская . . .	—	0,4	—	0,4
Псковская	—	0,2	0,1	0,3
Итого Пріозерный . .	—	1,2	0,1	1,3
Виленская	—	0,4	—	0,5
Ковенская	—	2,8	0,1	2,7
Гродненская	—	0,2	0,3	0,5
Итого Литовскій р. .	—	3 4	0,3	3.7
Лифляндская	—	2,1	—	2,1
Эстляндская	—	0,3	—	0,3
Курляндская	—	3,7	—	3,7
Итого Прибалтійскій.	—	6,1	—	6,1
10 губерн. Привислинскихъ	—	0,6	2,2	2,8
Всѣ перечисленныя губерніи	225,6	123,4	47,5	396,5

Если на основаніи этой таблицы составить картограмму отправленій къ каждой границѣ, какъ это сдѣлано въ приложеніи на картограммѣ № 4, то ясно вырисовываются районы тяготѣнія къ балтійскимъ, черноморскимъ и азовскимъ портамъ и къ западной сухопутной границѣ.

Обширнѣе всего районъ балтійскихъ портовъ. Онъ охватываетъ всю сѣверную половину Европейской Россіи; на югѣ его граница проходитъ по южному краю губерній: Черниговской, Курской, Орловской, Тамбовской и Саратовской, а на западѣ—по западному краю—Могилевской, Гродненской и Ковенской губерній. На сѣверъ и востокъ отъ этой границы лежитъ сплошной районъ съ исключительнымъ или преобладающимъ отправленіемъ хлѣба въ балтій-

скіе порты [1]). Но этимъ не ограничивается вліяніе этихъ портовъ. Во многихъ губерніяхъ, лежащихъ южнѣе и западнѣе этой границы, балтійское тяготѣніе съ успѣхомъ борется съ притягательной силой южныхъ портовъ и пунктовъ западной сухопутной границы. Таковы губерніи: на югѣ—Курская, а на западѣ—Минская и Гродненская. Вотъ тотъ огромный районъ, доходящій почти до самаго юга, а на востокѣ примыкающій къ Сибири, съ котораго стягиваютъ къ себѣ хлѣбъ балтійскіе порты. Абсолютно больше всего хлѣба посылаютъ къ нимъ губерніи центрально-земледѣльческаго района, Поволжья и губернія Ярославская, переотправляющая волжскій хлѣбъ.

На югъ отъ балтійскаго района до береговъ Чернаго и Азовскаго морей тянется районъ преобладающаго отправленія въ южные порты. Съ запада онъ граничитъ съ губерніями, отсылающими хлѣбъ въ западные сухопутные пункты, и раздѣльной линіей имъ служатъ губерніи Подольская, Кіевская и Полтавская, гдѣ борятся оба эти тяготѣнія. По своимъ размѣрамъ районъ этотъ раза въ 3 меньше района балтійскихъ портовъ, но, благодаря плодородію и промышленному строю его земледѣлія, онъ посылаетъ въ свои порты почти въ 2 раза больше хлѣба, нежели балтійскій. Главными отправительницами являются губерніи Новороссійскія и Сѣверный Кавказъ, значительно меньше отправляютъ губерніи Юго-Западнаго края и Малороссійскія.

Меньше всего районъ, тяготѣющій къ пунктамъ западной сухопутной границы: исключительно ему принадлежатъ лишь десять губерній Царства Польскаго и губернія Волынская. Но кромѣ ихъ западное тяготѣніе борется съ балтійскимъ въ Гродненской и Минской губерніяхъ, и съ южнымъ—въ упомянутыхъ уже губерніяхъ: Подольской, Кіевской и Полтавской. Абсолютно больше всего хлѣба западная граница получаетъ изъ Юго-Западнаго края и Малороссіи, но помимо этого довольно крупныя количества отправляютъ черезъ эту границу (въ Кенигсбергъ и Данцигъ) центральныя земледѣльческія губерніи [2]).

---

[1]) Исключеніе представляетъ Владимірская губернія, отправившая въ пункты западной сухопутной границы около 300 тыс. пудовъ, а къ балтійскимъ портамъ всего 150 тыс. пуд. Но это исключеніе не заслуживаетъ особеннаго вниманія, такъ какъ вообще отправленіе Владимирской губерніи, какъ видно изъ этихъ цифръ, очень незначительно и преобладаніе отправокъ къ западной сухопутной границы, вѣроятно, случайно.

[2]) Такія же данныя, сведенныя уже по губерніямъ, для отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ существуютъ лишь для 1890 года въ 6-мъ вып. „Дополненій къ

Различіе размѣра районовъ, въ которыхъ собираются грузы, направляющіеся къ сѣвернымъ и южнымъ портамъ и западной сухопутной границѣ, не можетъ не отражаться на длинѣ пробѣга подвозимаго къ каждой изъ этихъ границъ хлѣба, особенно хлѣба, направляющагося въ балтійскіе и черноморскіе порты. Взглянувши на картограмму № 4, можно заранѣе сказать, что хлѣбъ, идущій въ первые, будетъ проходить разстоянія въ нѣсколько разъ большія, нежели хлѣбъ, направляющійся во вторые. Это заключеніе вполнѣ подтверждается цифровыми данными. По свѣдѣніямъ деп-та желѣзнодорожныхъ дѣлъ, собраннымъ къ тарифному съѣзду 1896 года, средніе пробѣги всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ для каждой границы въ 1890 и 1895 гг. были слѣд.:

названія границъ	1890 г.	1895 г.
	верстъ	
Балтійскіе порты [1])	1007	1150
Западная сухопутная граница . .	509	867
Черноморскіе и азовскіе порты [2]) .	310	289

Какъ видно, хлѣбъ, идущій въ балтійскіе порты, проходитъ разстояніе раза въ 3—4 большее, нежели хлѣбъ, подвозимый къ южнымъ портамъ и почти въ 2 раза больше разстоянія, пробѣгаемаго хлѣбомъ, направляющимся къ западной сухопутной границѣ [3]).

Стат. Сборн. м-ва П. С. На этихъ данныхъ, какъ сильно устарѣвшихъ, мы не будемъ останавливаться.

[1]) Въ число балтійскихъ портовъ здѣсь включены Кенигсбергъ и Данцигъ.

[2]) За исключеніемъ Поти и Батума.

[3]) Средній пробѣгъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ въ отдѣльные вывозные пункты въ 1890 и 1895 гг. былъ слѣд.:

Названія вывозныхъ пунктовъ	1890 г.	1895 г.	+ или —
	Версты		
Петербургъ	829	1.053	+ 224
Ревель и Балт. портъ	1.328	1.394	+ 66
Рига	892	1.048	+ 256
Либава	1.058	1.231	+ 173
Кенигсбергъ	1.134	1.153	+ 19
Данцигъ	1.288	1.250	— 38

Интересно при этомъ, что разстояніе, съ котораго стягивается хлѣбъ въ балтійскіе порты и въ пункты сухопутной границы за разсматриваемое пятилѣтіе значительно увеличилось; пробѣгъ же хлѣба, идущаго въ южные порты, еще сократился на 21 версту. Объясняется это развитіемъ подвоза хлѣба въ южные порты съ побережья Чернаго и Азовскаго морей, откуда хлѣбъ доставляется въ порты на самыхъ короткихъ разстояніяхъ. Для слѣдующихъ годовъ

Названія вывозныхъ пунктовъ	1890 г.	1895 г.	+ или —
	Версты		
Вержболово	305	729	+ 424
Граево	629	775	+ 146
Млава	174	653	+ 479
Александрово	950	1.261	+ 311
Сосновицы	880	1.263	+ 383
Граница	836	1.532	+ 696
Радзивиловъ	705	566	— 139
Волочискъ	214	225	+ 11
Новоселицы	—	109	—
Унгени	291	92	— 199
Рени	186	115	— 71
Одесса	287	279	— 8
Николаевъ	236	257	+ 21
Севастополь	501	434	— 67
Ѳеодосія	—	192	—
Геническъ	152	101	— 51
Маріуполь	289	203	— 86
Таганрогъ	254	207	— 47
Ростовъ	272	246	— 26
Новороссійскъ	351	247	— 4
Поти	73	62	— 11
Батумъ	117	106	— 11
Итого во всѣ вывоз. пунк.	635	670	+ 35

статистика деп-та желѣзнодорожныхъ дѣлъ не даетъ свѣдѣній о среднихъ пробѣгахъ хлѣба въ пункты вывоза, поэтому нельзя сказать, каковы были пробѣги въ послѣдніе 3 года. До нѣкоторой степени этотъ пробѣлъ восполняется данными сводной статистики о распредѣленіи подвоза къ пунктамъ вывоза по поясамъ пробѣга. Вотъ эти данныя для 1896 и 1898 годовъ:

Версты	1896 годъ					
	южные порты		сѣверные порты		западная сухопутная граница	
	мил. пуд.	%%	мил. пуд.	%%	мил. пуд.	%%
1— 150	33,3	18,9	5,4	4,0	6,1	10,0
151 – 300	51,1	29,1	2,3	1,6	2,9	4,7
301— 600	81,0	46,1	14,6	10,7	3,7	6.1
601— 900	9,3	5,3	3,2	2,3	3,9	6,3
901—1200	0,6	0,4	18,1	13,2	13,2	21,5
1201—1500	0,3	0,1	42,7	21,3	9,2	15,1
1501—1800	0,1	—	29,8	21,8	9,4	15 5
1801—2100	0,1	—	8,7	6,5	8,4	13.8
2101—2400	—	—	8,8	6,4	1,9	3,2
2401—2700	—	—	0,7	0,6	1,8	3,1
2701—3000	—	—	1,8	1,3	0,3	0,6
свыше 3000	—	—	0,4	0,3	0,1	0,2
Всего	175,8	100,0	136,6	100,0	61,1	100,0
	1898 годъ					
1— 150	39,7	26.9	7,1	7,0	6,4	10,4
151— 300	52,9	35,9	3,5	3,4	7,6	12,2
301— 600	43,3	29,4	20,1	19,8	5,2	8,4
601— 900	7,8	5,3	2,7	2,7	2,7	4,4
901—1200	1,1	0,7	13,1	13,0	10,3	16.8
1201—1500	0,7	0,5	20,6	20,2	8,8	14,2
1501—1800	0,9	0,6	12 0	11,8	6,9	11 2
1801—2100	0,2	0,1	3,7	3,6	8.8	14,2
2101—2400	0,3	0,2	6,4	6,3	2,0	3,4
2401—2700	0,2	0,1	1,5	1.5	0,8	1,3
2701—3000	0,1	0,1	3,0	3 0	0,3	0,3
свыше 3000	—	—	8,0	7,7	1,9	3,1
Всего	147,3	100 0	101,2	100,0	61,6	100,0

Эти цифры еще ярче подчеркиваютъ различіе между сѣверными и южными портами; хлѣбъ, подвозимый къ послѣднимъ, почти не пробѣгаетъ разстояній, превышающихъ 900 верстъ, между тѣмъ какъ къ балтійскимъ портамъ съ этихъ разстояній подвозится око-

ло 80% всего хлѣба. Въ 1898 году это различіе нѣсколько сглаживается, но и въ этомъ году въ южные порты съ разстояній до 900 верстъ подвезено было 97,6% всего хлѣба, въ балтійскіе-же лишь 32,9%, а въ пункты западной сухопутной границы—35,4%.

Причину такого рѣзкаго различія въ пробѣгѣ хлѣба, подвозимаго въ сѣверные и южные порты, нельзя искать въ тарифахъ. Съ 1893-го года тарифы въ сѣверномъ и южномъ направленіи уравнены, и въ настоящее время для всѣхъ вывозныхъ пунктовъ дѣйствуетъ одна тарифная формула.

Ее надо искать, прежде всего, въ свойствахъ районовъ, прилегающихъ къ тѣмъ и другимъ портамъ. По черноморскому и азовскому побережью лежатъ богатѣйшія губерніи Новороссіи и Сѣвернаго Кавказа; къ Балтійскому же морю примыкаютъ бѣдные хлѣбомъ, скорѣе потребительные, нежели производительные районы; лишь значительно дальше въ глубь страны расположены хлѣбородныя центральныя губерніи и еще дальше на востокъ поволжскія. Вслѣдствіе такого распредѣленія районовъ въ южныхъ портахъ преобладаютъ полученія съ самыхъ короткихъ разстояній, а въ сѣверныхъ—съ далекихъ.

Но естественныя свойства районовъ не объясняютъ всего. Если все зависитъ исключительно отъ этого обстоятельства, то непонятно, почему къ южнымъ портамъ почти совершенно не направляются хлѣбные грузы съ разстояній болѣе 900—1000 верстъ, не смотря на то, что въ этомъ разстояніи отъ нихъ лежатъ губерніи, отправляющія за границу весьма крупныя количества хлѣба. Почему, напр., центральныя земледѣльческія губерніи отправляютъ почти весь свой хлѣбъ въ балтійскіе порты, не смотря на то, что онѣ лежатъ въ одинаковомъ разстояніи, какъ отъ балтійскихъ, такъ и отъ южныхъ портовъ?

Объясняется это различіемъ хлѣбныхъ цѣнъ въ тѣхъ и другихъ вывозныхъ пунктахъ. Балтійскіе порты потому стягиваютъ къ себѣ хлѣбъ съ болѣе далекихъ разстояній, что цѣны на хлѣбъ, благодаря низкимъ фрахтамъ и другимъ условіямъ торговли, въ нихъ значительно выше, нежели въ черноморскихъ и, особенно, въ азовскихъ портахъ. Вотъ таблица среднихъ годовыхъ цѣнъ ржи и пшеницы и длины средняго пробѣга тѣхъ же хлѣбовъ въ 1895 году для Петербурга, Риги, Либавы, Одессы, Николаева, Новороссійска и Ростова [1]):

---

[1]) Данныя взяты изъ Матеріаловъ по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1896 году.

Названія портовъ	Рожь		Пшеница	
	Цѣна коп. съ пуда	Пробѣгъ верстъ	Цѣна коп. съ пуда	Пробѣгъ верстъ
Петербургъ	54,7	1286	71,9	1452
Рига	57,2	1435	74,0	1305
Либава	56,5	1365	—	—
Одесса	51,1	276	66,1	268
Николаевъ	50,0	271	66,2	243
Новороссійскъ . . .	43,9	252	64,3	265
Ростовъ	44,3	267	63,4	226

Для всѣхъ разсматриваемыхъ городовъ наблюдается соотвѣтствіе цѣнъ съ длиной пробѣга: въ балтійскихъ портахъ цѣны выше и пробѣги хлѣба, подвозимаго къ нимъ, значительно больше.

То же различіе пробѣговъ наблюдается и для остальныхъ хлѣбныхъ грузовъ. Для примѣра возьмемъ Петербургъ и Ригу на Балтійскомъ морѣ, а на Черномъ—Одессу и Новороссійскъ. Въ 1895 году пробѣгъ хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ въ эти четыре порта, былъ слѣдующій:

Названія портовъ	Овесъ	Ячмень	Мука	Отруби
	версты			
Петербургъ	832	1018	1183	967
Рига	969	645	1157	932
Одесса	447	270	475	263
Новороссійскъ . . .	211	303	224	251

Всѣ хлѣбные грузы, какъ видно изъ этой таблицы, подвозятся къ балтійскимъ портамъ съ значительно большихъ разстояній, нежели къ черноморскимъ.

Вспомнимъ теперь, что пшеница и ячмень направляются преимущественно въ южные порты; овесъ же, мука и значительная часть ржи—въ порты Балтійскаго моря, а отруби—въ пункты западной сухопутной границы; тогда намъ станетъ понятнымъ почему, какъ показано на стр. 66, пробѣгъ первыхъ двухъ хлѣбовъ вообще много короче пробѣга остальныхъ четырехъ хлѣбныхъ грузовъ.

На этомъ мы заканчиваемъ описаніе вывозного сообщенія и переходимъ къ внутреннему. Но въ самомъ началѣ спѣшимъ оговориться, что матеріалы, собранные желѣзнодорожной статистикой для внутренняго сообщенія, значительно бѣднѣе, и потому, не смотря на всю важность послѣдняго, мы не можемъ описать его съ такой подробностью, какъ это сдѣлано выше для вывозного сообщенія.

На страницахъ 58—62 приведены уже цифры общаго количества хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ во внутреннемъ сообщеніи, тамъ же указано распредѣленіе этого сообщенія на отдѣльные хлѣбные грузы. Каково было это распредѣленіе въ началѣ и концѣ двадцатилѣтняго періода, за который у насъ есть данныя, видно изъ слѣдующей таблицы, обнимающей шесть главныхъ хлѣбныхъ грузовъ [1]:

Названія грузовъ	1876—80 гг.	1893—96 гг.	+ или —
	% %		
Пшеница	21,3	27,1	+ 5,8
Пшеничная мука . .	17,9	22,1	+ 4,2
Рожь	21,8	14,8	— 7,0
Ржаная мука	18,4	14,7	— 3,7
Овесъ	16,9	16,5	— 0,4
Ячмень	3,7	4,8	+ 1,1
Итого 1—6 . . .	100,0	100,0	0,0

Самымъ крупнымъ измѣненіемъ въ составѣ внутреннихъ перевозокъ, какъ видно, является вытѣсненіе ржи пшеницей. Это явленіе тѣсно связано съ ростомъ городовъ и развитіемъ промышленной жизни, оказывающими сильное вліяніе на народное потребленіе. Въ остальномъ никакихъ особенныхъ перемѣнъ за разсматриваемыя 20 лѣтъ не произошло. И въ 90-хъ годахъ, какъ въ 70-хъ, весьма видную роль играютъ мучные грузы, составлявшіе въ 1893—96 гг. вмѣстѣ съ крупой 109,8 мил. пуд., т. е. почти 40% всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ; затѣмъ идутъ пшеница, рожь и овесъ; меньше всего перевозится ячменя.

---

[1]) Сост. на осн. табл., помѣщенной на стр. 61.

Связь внутреннихъ перевозокъ хлѣба съ урожаями и общій характеръ хронологическихъ колебаній этого сообщенія были уже разсмотрѣны выше, здѣсь можно лишь остановиться на колебаніяхъ движенія отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ. Данныя таблицы № 16 и діаграммы № 15 показываютъ, что колебанія, обнаруживаемыя перевозкой отдѣльныхъ хлѣбовъ. не совсѣмъ одинаковы: въ то время, какъ перевозка одного хлѣба возрастаетъ, количество другого рѣзко сокращается.

Точно также нельзя установить какой-либо правильной зависимости колебаній движенія отъ урожаевъ: одни неурожаи понижаютъ движеніе тѣхъ или другихъ хлѣбныхъ грузовъ, другіе не оказываютъ на него почти никакого вліянія, а иногда даже увеличиваютъ его размѣры, какъ это было, напр., въ 1891—92 годахъ. Но если отвлечься отъ массы частныхъ уклоненій, то, какъ видно изъ діаграммы, можно подмѣтить извѣстныя общія черты въ колебаніяхъ движенія всѣхъ разсматриваемыхъ хлѣбныхъ грузовъ, черты несомнѣнно связанныя со смѣною хорошихъ и плохихъ урожаевъ—это быстрое развитіе внутреннихъ перевозокъ хлѣба съ конца 70-хъ до средины 80-хъ годовъ, полное прекращеніе дальнѣйшаго роста движенія со средины 80-хъ вплоть до начала 90-хъ годовъ, затѣмъ опять крайне быстрый ростъ движенія въ 90-хъ годахъ и, наконецъ, новый періодъ застоя, вызванный неурожаями послѣднихъ двухъ годовъ. Особенно отчетливо видны эти основныя черты хронологическихъ колебаній внутренней перевозки хлѣба на мучныхъ грузахъ. Движеніе этихъ грузовъ болѣе постоянно, оно менѣе подвержено мелкимъ колебаніямъ, поэтому на немъ болѣе замѣтно вліяніе періодической смѣны удачныхъ и неудачныхъ полосъ въ нашемъ сельскомъ хозяйствѣ на ходъ внутренней торговли хлѣбомъ.

Слѣдующимъ вопросомъ является вопросъ о географіи внутренняго сообщенія, т. е., о распредѣленіи внутреннихъ перевозокъ по отдѣльнымъ частямъ страны. Вопроса этого не разрѣшаютъ приведенныя въ таблицахъ 11 и 12 данныя объ отправленіи и полученіи шести хлѣбныхъ грузовъ отдѣльными районами и губерніями. Хотя въ этихъ таблицахъ сдѣлана очистка полученій отъ хлѣба, уходящаго за границу, и, такимъ образомъ, дается нѣкоторое понятіе о внутреннихъ перевозкахъ, но помѣщенныя тамъ данныя взяты изъ статистики Министерства Путей Сообщенія; а извѣстно, что послѣдняя не даетъ свѣдѣній о пунктахъ назначенія отправляемыхъ грузовъ. Вслѣдствіе этого таблицы 11 и 12 не отвѣчаютъ на вопросъ о взаимномъ соотношеніи различныхъ районовъ между собою по отправленію и полученію хлѣба. На этотъ вопросъ даетъ

отвѣтъ лишь статистика департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Собранныя ею къ тарифному совѣщанію въ 1896 году данныя, обнимающія внутреннія перевозки отдѣльныхъ районовъ и губерній въ 1895 году, приведены въ таблицѣ № 21 въ приложеніи.

Если читать эту таблицу по вертикальному направленію, то получится отвѣтъ на вопросъ, откуда получаютъ хлѣбъ отдѣльныя части страны; наоборотъ, горизонтальные ряды показываютъ, куда отправляютъ хлѣбъ тѣ или иныя губерніи.

Больше всего получаетъ хлѣба Московскій районъ, куда входятъ губерніи: Московская, Владимірская, Калужская, Ярославская, Тверская и Костромская. Не считая хлѣба, полученнаго этими губерніями съ Волги, Оки, Клязмы и др. рѣкъ, онѣ получили въ 1895 году по желѣзнымъ дорогамъ 75 мил. пуд., что составляетъ болѣе $^1/_4$ полученія всѣхъ районовъ Европейской Россіи, взятыхъ вмѣстѣ. Такое крупное полученіе вызывается весьма густымъ населеніемъ этого промышленнаго района. Потребность его въ хлѣбѣ усиливается неплодородіемъ своихъ собственныхъ земель. Эти два условія дѣлаютъ Московскій районъ главнымъ внутреннимъ хлѣбнымъ рынкомъ, за снабженіе котораго борются между собой различные районы Европейской, а въ послѣднее время и Азіатской Россіи. Эта борьба наглядно представлена нами на кортограммѣ № 5, изображающей участіе отдѣльныхъ губерній въ подвозѣ хлѣба въ Московскій районъ. Изъ нея видно, что въ 1895 году болѣе 1 мил. пуд. отправили слѣдующія губерніи:

Тамбовская . . .	13,4 мил. пуд.	Саратовская . . .	2,9 мил. пуд.
Тульская	10,9 „ „	Пензенская . . .	2,7 „ „
Рязанская . . .	9,1 „ „	Самарская . . .	2,4 „ „
Нижегородская .	6,6 „ „	Орловская . . .	2,2 „ „
Ярославская . .	6,2 „ „	Оренбургская . .	2,0 „ „
Костромская . .	3,5 „ „	Донская Обл. . .	1,6 „ „
Московская . .	3,3 „ „	Воронежская . .	1,5 „ „
		Курская	1,4 „ „

Этотъ перечень показываетъ, что борьба изъ-за Московскаго рынка происходитъ почти исключительно между ближайшими къ нему центральными губерніями и Поволжьемъ, при чемъ поволжскій хлѣбъ отправляется частью прямо по желѣзнымъ дорогамъ, частью же передается съ Волги въ Нижнемъ-Новгородѣ, Костромѣ и Ярославлѣ. Значительныя отправленія Нижегородской, Ярославской и Костромской губерній и есть ничто иное, какъ эти переот-

правки волжскаго хлѣба. Если судить по однимъ прямымъ желѣзнодорожнымъ перевозкамъ, то данныя 1895 года не даютъ еще основанія говорить о наплывѣ на Московскій рынокъ хлѣба восточныхъ губерній; въ этомъ году Оренбургская губернія отправила 2 мил. пуд., Уральская область 683 тыс. пуд., а Уфимская губернія всего 38 тыс. пудовъ. Отсутствіе погубернскихъ данныхъ для послѣдующихъ годовъ не даетъ возможности сказать, на сколько усилилась конкурренція восточныхъ окраинъ послѣ 1895 года, но приведеннныя выше данныя о движеніи хлѣба по линіи Челябинскъ-Батраки говорятъ, что въ послѣдніе 2—3 года она очень сильно возрасла.

Главнымъ пунктомъ полученія Московскаго района является Москва. Она можетъ служить типичнымъ примѣромъ для всего района; обиліе же данныхъ, собранныхъ для нея и статистикой Министерства Путей Сообщенія и статистикой департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ помогаютъ выяснить многое въ характерѣ снабженія хлѣбомъ этого города.

Полученіе Москвой всѣхъ и шести главнѣйшихъ хлѣбныхъ грузовъ въ теченіе двадцати лѣтъ, съ 1878 г. по 1898 годъ, было слѣдующее [1]):

	6 главн. хл. грузовъ	всѣхъ хл. грузовъ.
1878 г.	29,2 мил. пуд.	—
1880 г.	24,9 „ „	—
1882 г.	25,5 „ „	—
1884 г.	26,2 „ „	—
1885 г.	28,4 „ „	—
1886 г.	25,8 „ „	—
1887 г.	26,2 „ „	—
1888 г.	26,2 „ „	—
1889 г.	26,2 „ „	31,2 мил. пуд.
1890 г.	28,6 „ „	32,9 „ „
1891 г.	27,2 „ „	31,2 „ „
1892 г.	25,7 „ „	30,5 „ „
1893 г.	26,4 „ „	31,0 „ „
1894 г.	29,0 „ „	34,5 „ „
1895 г.	32,1 „ „	35,5 „ „
1896 г.	31,7 „ „	38,1 „ „
1897 г.	32,6 „ „	34,8 „ „
1898 г.	29,5 „ „	33,5 „ „

[1]) Сост. на осн. Стат. Сборн. м-ва П. С. и Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

Какъ видно, полученіе Москвы оставалось почти неизмѣннымъ съ 1878 до начала 90-хъ годовъ и лишь въ 90-хъ годахъ оно стало довольно быстро расти. Въ послѣдніе два года ростъ этотъ, впрочемъ, опять былъ прерванъ неурожаями, которые значительно сократили количество получаемаго Москвою хлѣба. Надо отмѣтить, что всѣ неурожаи въ большей или меньшей степени понижаютъ подвозъ хлѣба къ этому городу [1]). А такъ какъ Москва является типичнымъ примѣромъ для всего Московскаго промышленнаго района, то можно вообще сказать, что неурожаи уменьшаютъ подвозъ хлѣба въ этотъ районъ; это указываетъ на тѣсную связь, существующую между урожаями и промышленной городской жизнью Россіи.

О полученіи Москвой отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ даетъ понятіе слѣдующая таблица [2]):

Названія грузовъ	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ		
Пшеница	2138	1340	733
Рожь	1021	1116	829
Овесъ	16721	15408	14894
Ячмень	—	1075	862
Мука и крупа . . .	15752	14022	14060
Отруби и выжимки .	635	950	784
Всего	38112	34843	33466

Больше всего подвозится, какъ видно, муки, крупы и овса. Хлѣба въ зернѣ почти отсутствуютъ въ общей массѣ поступающихъ въ Москву хлѣбныхъ грузовъ.

Въ снабженіи Москвы хлѣбомъ участвуютъ тѣ же районы, которые доставляютъ хлѣбъ вообще въ Московскій промышленный районъ, при чемъ овесъ и ржаная мука доставляются, главнымъ образомъ, изъ центральныхъ губерній, а пшеничная мука въ большомъ количествѣ идетъ изъ Нижегородской губерніи, переотправляющей волжскую пшеницу, и въ меньшемъ прямо изъ поволж-

[1]) См. діаграмму № 16.

[2]) Сост. на осн. Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

скихъ губерній и юга (Донская область). Это видно изъ слѣдующихъ цифръ для 1895 года [1]):

Названія губерній.	Овесъ	Рожь и ржаная мука	Пшеница и пшеничная мука	Всего хлѣбныхъ грузовъ
	тысячъ пудовъ			
Тульская	7454	573	135	8162
Тамбовская	1165	4519	633	6317
Рязанская	3877	1612	23	5512
Орловская	741	264	424	1389
Пензенская	192	972	7	1171
Нижегородская . . .	5	3	1119	1127
Саратовская	280	467	560	1107
Донская область . .	2	—	660	662
Московская	86	135	264	485
Воронежская	6	67	374	447
Ярославская	1	35	207	406

Остальныя губерніи отправили менѣе 400 тыс. пудовъ.

О пробѣгѣ хлѣбныхъ грузовъ, подвозимыхъ къ Москвѣ, даетъ понятіе слѣдующая таблица съ данными за 1895 годъ [2]):

[1]) Взяты изъ „Журнала совѣщаній по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1896 году“, стр. 170.

[2]) Сост. на осн. Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

Въ 1898 году распредѣленіе хлѣбныхъ перевозокъ въ Москву по разстояніяхъ пробѣга было слѣд.:

Верстъ	Пшеница	Рожь	Овесъ	Мука	Всѣ хл. грузы	+ или — сравн. съ 1895 г.
	тысячъ пудовъ					
1— 150	3	7	185	216	468	— 604
151 — 300	13	88	4046	1439	6092	— 4770
301— 600	51	659	8411	7421	17607	+ 1202
601— 900	287	85	2149	3162	6251	+ 1651
901—1200	210	—	78	1069	1667	+ 713
1201 -1500	98	—	11	719	1171	- 252
1501—1800	2	—	—	13	172	— 8
1801—2000	47	—	1	2	64	+ 53
свыше 2000	22	—	13	19	74	+ 74
Всего	733	829	14894	14060	33466	— 2031

Хлѣбные грузы / Версты	Пшеница	Рожь	Овесъ	Мука	Отруби	Всего хл. грузовъ
	тысячъ пудовъ					
1— 150	47	69	508	340	50	1072
151— 300	4	86	8043	2369	266	10862
301— 600	165	1055	5474	8857	277	16405
601— 900	863	237	326	2445	12	4600
901—1200	205	3	14	611	4	954
1201—1500	430	—	44	800	—	1423
1501—1800	—	—	—	24	—	180
1801—2000	—	—	—	1	—	11
Итого	1713	1450	14412	15447	609	35497
Средній пробѣгъ верстъ	867	459	299	533	329	460

Самый большой средній пробѣгъ имѣетъ пшеница, значительныя количества которой проходятъ отъ 1200 до 1400 верстъ; это отмѣченныя выше отправленія юга Россіи. Меньше пробѣгъ остальныхъ хлѣбныхъ грузовъ; наибольшія количества ихъ подвозятся съ разстоянія отъ 150 до 900 верст, въ которомъ лежитъ отъ Москвы большинство центральныхъ земледѣльческихъ губерній и Нижній-Новгородъ. Въ общемъ средній пробѣгъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ въ Москву, какъ видно составляетъ 460 верстъ, т. е. сравнительно небольшую величину. Таковъ же, приблизительно, средній пробѣгъ хлѣба, подвозимаго во всю Московскую губернію и другія губерніи Московскаго района. Для Московской губерніи онъ составлялъ въ 1895 году 471 версту, для Владимірской—432 вер., для Калужской—462, Костромской—534 и Ярославской—386 верстъ [1]). Лишь для Тверской губерніи, лежащей дальше отъ центра и Поволжья, средній пробѣгъ повышается до 923 верстъ. Такая небольшая средняя длина пробѣга подтверждаетъ выводъ, что въ настоящее время Московскій рынокъ снабжается еще преимущественно хлѣбомъ ближайшихъ центральныхъ и поволжскихъ губерній; если же болѣе далекія губерніи конкуррируютъ на немъ съ центральными, то эта конкурренція ведется не столько благодаря желѣз-

[1]) См. табл. № 22 въ приложеніи и картограмму № 6 тамъ же.

нымъ дорогамъ, сколько благодаря р. Волгѣ, позволяющей имъ крайне дешево подвозить хлѣбъ въ главнѣйшія мѣста Московскаго района.

Изъ другихъ пунктовъ полученія, помимо Москвы, выдѣляются Владиміръ, Иваново-Вознесенскъ, Калуга, ст. Мятлевская (Калуж. губ.), Орѣхово, Ржевъ, Серпуховъ, Тверь, Торжокъ и Шуя[1]). Полученіе всѣхъ этихъ городовъ также указываетъ на связь подвоза хлѣба въ Московскій районъ съ урожаями и главнымъ образомъ съ состояніемъ сбора хлѣба въ центральныхъ и поволжскихъ губерніяхъ—оно уменьшается въ 1891—92 годахъ, увеличивается въ 1893—95 гг. и снова сокращается въ послѣдніе годы.

Вторымъ районом по размѣрамъ полученія хлѣба является Центральный-Земледѣльческій, состоящій изъ губерній: Курской, Орловской, Тульской, Тамбовской, Рязанской и Воронежской; въ 1895 году онъ получилъ 37,7 мил. пуд. Губерніи этого района сами производятъ огромныя количества хлѣбовъ, а потому полученіе ихъ есть лишь перевозка изъ однихъ мѣстъ въ другія своего собственнаго хлѣба. Такъ, въ 1895 году изъ 37,7 м. п. всего полученнаго хлѣба 25,4 мил. приходится на хлѣбъ своихъ же губерній. Изъ прочихъ мѣстъ больше всего получается изъ Области войска Донского и Саратовской губерніи. Другія мѣста отправляютъ значительно меньше. Въ 1895 году самыя большія количества отправили въ Центральный районъ слѣдующія губерніи:

Тамбовская	7,7 мил. пуд.	Рязанская	2,4 мил. пуд.
Воронежская . . .	4,8 „ „	Тульская	2,0 „ „
Курская	4,6 „ „	Харьковская. . .	0,8 „ „
Донская область .	3,8 „ „	Самарская. . . .	0,7 „ „
Орловская	3,5 „ „	Кубанская обл. .	0,7 „ „
Саратовская . . .	3,3 „ „		

Сравнительно крупныя отправленія южныхъ и поволжскихъ губерній вызываются, съ одной стороны, недостаткомъ въ центральномъ районѣ собственной пшеницы, съ другой же стороны—высокимъ развитіемъ въ немъ мукомольной промышленности. Издавна существующее въ Ельцѣ, Борисоглѣбскѣ, Сергіевѣ и другихъ мѣстахъ мукомольное дѣло привлекаетъ много хлѣба, переотправляемаго затѣмъ въ переработанномъ видѣ въ различныя мѣста.

---

[1]) См. табл. № 23 въ приложеніи.

То обстоятельство, что главную часть получаемаго разсматриваемымъ райономъ хлѣба составляетъ свой собственный хлѣбъ, отражается и на пробѣгѣ подвозимыхъ къ нему хлѣбныхъ грузовъ. Средній пробѣгъ ихъ въ 1895 году для Рязанской губерніи составлялъ 393 версты, для Орловской—329 верстъ, Курской—202, Воронежской—188 и Тамбовской—167 верстъ. Лишь въ Тульской, болѣе удаленной отъ южныхъ и поволжскихъ губерній, пробѣгъ достигалъ 503 верстъ.

Изъ отдѣльныхъ пунктовъ болѣе всего получаютъ всѣ 6 губернскихъ городовъ, особенно Воронежъ и Тула, а изъ другихъ—Борисоглѣбскъ, Брянскъ, Егорьевскъ, Козловъ, Моршанскъ и Сергіево [1]). Разсматривая измѣненія подвоза къ этимъ 13 городамъ съ 1889 по 1898 годъ, надо отмѣтить очень быстрый ростъ его: за 10 лѣтъ онъ увеличился съ 15 мил. пуд. до 30, т. е. удвоился. Другою особенностью полученія этихъ городовъ является увеличеніе его въ неурожайные годы; такъ, въ 1888—89 гг. оно составляло 16 и 14 мил. пуд., въ 1891 г. увеличивается до 24 мил., въ 1892 г.—даже до 31,7 мил.; въ слѣдующіе годы полученіе снова уменьшается до 24—26 мил. пуд.; а въ два послѣдніе года, отличавшіеся новыми неурожаями, оно опять увеличивается до 38 и 32 мил. пудовъ. Увеличеніе полученія хлѣба въ неурожайные годы объясняется, вѣроятно, усиленіемъ подвоза его со стороны, вслѣдствіе недостатка мѣстнаго хлѣба, доставляемаго въ города гужемъ изъ окрестныхъ деревень. Этимъ свойствомъ города центральнаго района рѣзко отличаются отъ городовъ Московскаго промышленнаго района, полученіе которыхъ въ неурожайные годы сокращается. Потребленіе городовъ центральнаго района, вѣроятно, также сокращается, но въ эти годы уменьшенное количество подвозится со стороны и потому полученіе хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ увеличивается.

Третье мѣсто по размѣрамъ полученія хлѣбныхъ грузовъ принадлежитъ густо населенному, промышленному Привислинскому краю: въ 1895 году онъ получилъ, не считая подвоза къ пограничнымъ пунктамъ, 24 мил. пудовъ. Треть этого количества въ 1895 году составлялъ свой собственный хлѣбъ, двѣ остальныя трети, какъ видно изъ картограммы № 7, подвозились, главнымъ образомъ, изъ Кіевской и Подольской губерній Юго-Западнаго края, затѣмъ изъ Курской, Орловской и др. губерній Центральнаго района, наконецъ, изъ Полтавской и Херсонской губерній. Юго-Западный край, Центральный районъ и южныя губерніи—вотъ, слѣдовательно,

[1]) См. табл. № 23 въ приложеніи.

главные конкурренты Привислинскаго края на его хлѣбномъ рынкѣ [1]). Соперничество поволжскихъ и особенно заволжскихъ губерній пока очень ничтожно: 9 губерній Поволжья вмѣстѣ отправили въ 1895 году туда всего лишь 1 мил. пудовъ хлѣба. Размѣръ полученія изъ отдѣльныхъ губерній показываютъ слѣд. цифры:

10 губ. Привислинскаго края	7,7 мил. пуд.	Курская	1,4 мил. пуд.
Кіевская	3,3 „ „	Херсонская	1,3 „ „
Полтавская	2,5 „ „	Подольская	1,1 „ „
Орловская	1,5 „ „	Тульская	0,7 „ „
		Тамбовская	0,7 „ „

Главнымъ пунктомъ полученія въ районѣ является Варшава. Полученіе ею всѣхъ и 6-ти главнѣйшихъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1880—1898 годахъ было слѣд. [2]):

	6 главн. хл. грузовъ	всѣхъ хл. грузовъ
1880 г.	7,0 мил. пуд.	—
1882 г.	5,5 „ „	—
1884 г.	9,0 „ „	—
1885 г.	3,3 „ „	—
1886 г.	2,3 „ „	—
1887 г.	4,1 „ „	—
1888 г.	5,6 „ „	—
1889 г.	8,0 „ „	9,3 мил. пуд.
1890 г.	7,6 „ „	7,7 „ „
1891 г.	8,6 „ „	10,9 „ „
1892 г.	8,2 „ „	10,2 „ „
1893 г.	6,9 „ „	8,1 „ „
1894 г.	6,8 „ „	6,5 „ „

[1]) Цифры табл. № 21 дѣлаютъ понятными жалобы сельскихъ хозяевъ на конкурренцію центральныхъ и малороссійскихъ губерній. Но ихъ разсчетъ защититься отъ этой конкурренціи путемъ предлагаемаго ими на послѣднемъ тарифномъ совѣщаніи повышенія тарифа на далекихъ разстояніяхъ врядъ-ли можно признать правильнымъ. Если бы такое повышеніе тарифа сократило подвозъ хлѣба изъ центральныхъ, малороссійскихъ, а, можетъ быть, и южныхъ губерній, то это только вызвало-бы усиленныя отправки его изъ Юго-Западнаго края. Но и помимо всего этого надо замѣтить, что полученіе Привислинскимъ краемъ чужого хлѣба вызывается недостаткомъ собственнаго, и пока послѣдняго не хватаетъ для удовлетворенія потребностей края, всякую попытку преграждать доступъ хлѣба со стороны надо признать крайне несправедливой.

[2]) Сост. на осн. Стат. сборн. м-ва П. С. и Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

	6 главн. хл. грузовъ	всѣхъ хл. грузовъ
1895 г.	9,2 мил. пуд.	10,2 мил. пуд.
1896 г.	8,4 „ „	10,6 „ „
1897 г.	9,8 „ „	11,1 „ „
1898 г.	11,8 „ „	12,9 „ „

Правильнаго возрастанія здѣсь, какъ и въ Москвѣ, не видно: лишь въ самое послѣднее время полученіе Варшавы быстро увеличивается. Изъ года въ годъ обнаруживаются значительныя колебанія, связанныя съ неурожаями: всѣ неурожаи замѣтно сокращаютъ подвозъ хлѣба[1]). Но вліяніе ихъ сказывается не тотчасъ, а отодвигается на годъ, а иногда и на два; неурожаи 1891—92 гг., напримѣръ, отразились на полученіи хлѣба Варшавой лишь въ 1893 и 1894 годахъ. Очевидно, лишь къ этому времени промышленность Привислинскаго края начинаетъ ощущать вызванное неурожаями сокращеніе спроса на ея произведенія. Помимо неурожаевъ на полученіи хлѣба Варшавой отражается вліяніе промышленныхъ подъемовъ и застоевъ. Такъ, напримѣръ, крупное сокращеніе подвоза въ 1885, 1886 и 1887 годахъ нельзя объяснить вліяніемъ одного неурожая 1885 года: здѣсь, несомнѣнно сказалось вліяніе промышленнаго застоя, имѣвшаго мѣсто въ срединѣ 80-хъ годовъ. Точно также рѣзкое увеличеніе полученія въ концѣ 80-хъ и въ 90-хъ годахъ въ значительной мѣрѣ вызвано промышленнымъ оживленіемъ, предшествовавшимъ послѣднему кризису.

Полученіе Варшавой отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ видно изъ слѣд. цифръ[2]):

Названія грузовъ.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ		
Пшеница	273	324	421
Рожь	1759	1933	2081
Овесъ	3551	3769	4237
Ячмень	—	645	595
Мука и крупа	4020	3786	4832
Отруби и выжимки .	112	157	128
Всего	10596	11080	12856

[1]) См. діаграмму № 17.

[2]) Сост. на осн. Сводной стат. перевозокъ деп-та жел.-дор. дѣлъ.

Больше всего, какъ и въ Москву, подвозится муки, крупы и овса, но у Варшавы кромѣ того довольно велико полученіе ржи въ зернѣ.

Главная масса хлѣба, подвозимаго въ Варшаву, собирается, какъ видно изъ послѣдняго вертикальнаго столбца таблицы № 21, изъ Привислинскаго края, Орловской, Курской и Херсонской губерній, Юго-Западнаго края и Полтавской губерніи. О пробѣгѣ хлѣбныхъ грузовъ, полученныхъ Варшавой въ 1895 году, даютъ понятіе слѣд. цифры [1]):

Верстъ	Пшеница	Рожь	Овесъ	Мука	Всѣ хл. грузы
	тысячъ пудовъ.				
1— 150	253	642	167	306	1644
151— 300	33	47	11	496	839
301— 600	—	—	36	55	171
601— 900	84	81	177	664	1090
901—1200	38	89	2111	1379	2852
1201—1500	8	288	939	476	3203
1501—1800	2	629	36	56	881
1801—2100	—	55	23	11	180
2101—2400	—	40	6	90	137
2401—2700	—	29	—	76	112
Итого . .	418	1900	3486	3639	10361
Средній пробѣгъ верстъ . .	365	1009	1092	918	930

[1]) Сост. на осн. Сводн. стат.

Въ 1898 году распредѣленіе перевозокъ хлѣба въ Варшаву по разстояніямъ пробѣга было слѣд.:

Верстъ	Рожь	Овесъ	Мука	Всѣ хл. грузы	+ или — сравнит. 1895 г.
	тысячъ пудовъ				
1— 150	193	132	534	1286	— 358
151— 300	135	35	641	1229	+ 390
301— 600	108	35	238	505	+ 334
601— 900	98	462	633	1430	+ 340
901—1200	152	1931	1129	3609	+ 757
1201—1500	499	555	590	1694	— 1509
1501—1800	641	739	630	2036	+ 1155
1801—2100	140	248	152	545	+ 365
2101—2400	115	100	285	517	+ 380
свыше 2400	—	—	—	5	— 107
Итого . .	2081	4237	4832	12856	+ 2495

Какъ видно изъ этой таблицы, Варшава получаетъ больше всего хлѣба съ разстояній до 300 верстъ и отъ 600 до 1800 верстъ. Съ первыхъ подвозится мѣстный хлѣбъ, на разстояніи же отъ 600 до 1800 верстъ лежатъ главные поставщики хлѣба въ Привислинскій край: юго-западныя, центральныя, малороссійскія и южныя губерніи. Вслѣдствіе такого распредѣленія перевозокъ по разстояніямъ пробѣга средній пробѣгъ хлѣба, подвозимаго въ Варшаву, почти достигаетъ 1000 верстъ. Таковъ-же приблизительно средній пробѣгъ у всей Варшавской (1056) и Петроковской губерній (1079 верстъ). Лишь немного меньше онъ у Ломжинской, Плоцкой, Сувалкской и др. губерній [1]). Изъ другихъ городовъ надо отмѣтить Лодзь, Домброву и Ченстоховъ [2]). Особенно велико и быстро растетъ полученіе Лодзи: въ 1889 г. она получила 1,9 мил. пуд., а въ 1898 году ея полученіе составляло уже 4,7 мил. пуд. Довольно быстро возрастаетъ подвозъ хлѣба и къ другимъ городамъ. Въ 1889 году ко всѣмъ пунктамъ, получившимъ болѣе 200 тыс. пудовъ, подвезено было 16,4 мил. пуд. хлѣба, а въ 1895 году подвозъ къ нимъ составлялъ уже 23,5 мил. пуд., т. е. почти на 50% больше. Такой быстрый ростъ потребленія хлѣба является несомнѣннымъ доказательствомъ развитія промышленной жизни Привислинскаго края.

Всѣ остальные районы получаютъ хлѣба значительно меньше трехъ разсмотрѣнныхъ. Въ 1895 году эти послѣдніе получили 138 мил. пуд., всѣ же остальные, взятые вмѣстѣ,—всего 116 мил. пуд. Мы разсмотримъ ихъ въ порядкѣ размѣровъ ихъ полученія.

Пріозерный районъ, состоящій изъ губерній: Петербургской, Новгородской и Псковской, получилъ 18,8 мил. пуд. Изъ этого количества только 2 мил. пуд. составляютъ мѣстный хлѣбъ, да и то не столько мѣстный, сколько лишь переотправляемый собственными станціями. Весь же остальной хлѣбъ подвозится изъ другихъ районовъ. Изъ какихъ губерній подвозится главная часть этого хлѣба, видно изъ слѣд. цифръ [3]):

Тамбовская губ. . .	4,0 мил. пуд.	Пензенская губ. . .	0,9 мил. пуд.
Ярославская „ . .	3,5 „ „	Оренбургская „ . .	0,6 „ „
Самарская „ . .	2,0 „ „	Тверская „ . .	0,5 „ „
Саратовская „ . .	1,6 „ „		

[1]) См. табл. № 22 въ прилож.
[2]) См. табл. № 23 въ прилож.
[3]) См. табл. № 21.

Здѣсь приведены губерніи, отправившія въ Пріозерный край болѣе $^1/_2$ мил. пуд. Какъ видно, болѣе всего посылаютъ центральныя и поволжскія губерніи. Крупное отправленіе Ярославской губерніи состоитъ исключительно изъ хлѣба, передаваемаго на желѣзныя дороги съ р. Волги въ Рыбинскѣ. Точно также и отправленіе Тверской губерніи является передачей хлѣба съ этой рѣки въ Твери.

О разстояніяхъ, съ которыхъ подвозится хлѣбъ въ этотъ районъ, даютъ понятіе приведенныя выше разстоянія пробѣга хлѣбныхъ грузовъ въ Петербургъ, являющійся типичнымъ для всего района. Въ 1895 году средній пробѣгъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ для Петербурга былъ 1053 версты, для всей же Петербургской губерніи—1041 вер.; для Новгородской губерніи онъ равнялся—1037 вер. и для Псковской—1345 верстамъ [1]). Распредѣленіе перевозокъ по поясамъ пробѣга видно изъ таблицы № 22. Въ полученіи этихъ трехъ губерній ясно обнаруживаются три группы поясовъ, съ которыхъ подвозится главная часть хлѣба. Это 1) разстоянія отъ 400 до 700 верстъ, съ которыхъ доставляется рыбинскій и тверской хлѣбъ, 2) отъ 800 до 1500 верстъ, съ которыхъ подходитъ хлѣбъ центральныхъ губерній, и, наконецъ, 3) разстоянія отъ 1600—2100 верстъ—съ этого разстоянія подвозится хлѣбъ приволжскихъ губерній. Въ Петербургской губерніи обращаютъ на себя вниманіе значительныя перевозки (1114 тыс. пуд.) на разстояніяхъ до 50 верстъ. Это хлѣбъ, прибывающій въ Петербургъ по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ и отсюда переотправляемый въ окрестныя мѣста.

Главнѣйшими пунктами внутренняго потребленія являются: Нарва, Новгородъ, Островъ (Псковской губ.), Старая Русса. Полученіе этихъ городовъ очень быстро возрастаетъ: въ 1889 г. оно равнялось 1,8 мил. пуд., а въ 1895 и 96 гг. оно составляло уже 8,8 и 6,8 мил. пуд. Въ послѣдніе два года оно нѣсколько упало.

Бѣлорусскій районъ, т. е. губерніи Могилевская, Минская, Витебская и Смоленская, получилъ въ 1895 году 15,5 мил. пуд. Эта бѣдная, неплодородная часть Европейской Россіи издавна нуждалась въ привозномъ хлѣбѣ, который подвозился къ ней отчасти по системѣ рѣки Днѣпра и его притоковъ, отчасти по желѣзнымъ дорогамъ. Вотъ почему въ 15,5 мил. пудовъ получаемаго хлѣба лишь 1,4 мил. приходится на долю мѣстнаго хлѣба, весь же остальной

---

[1]) См. табл. № 22.

[2]) См. табл. № 23.

получается изъ другихъ мѣстъ. Изъ этихъ послѣднихъ въ 1895 году болѣе всего отправили слѣд. [1]):

Тамбовская губ. . .	2,3 мил. пуд.	Екатерино-славская губ. . .	1,4 мил. пуд.
Полтавская „ . .	2,2 „ „		
Орловская „ .	1,7 „ „	Тульская „ . .	0,6 „ „
Курская „ . .	1,4 „ „	Пензенская „ . .	0,5 „ „

Больше всего посылаютъ въ разсматриваемый районъ, какъ видно, центральныя губерніи, затѣмъ идутъ малороссійскія и южныя. Этимъ опредѣляются и разстоянія, которыя проходятъ хлѣбные грузы, идущіе въ бѣлорусскія губерніи. Средній пробѣгъ для каждой изъ нихъ въ 1895 году былъ слѣд. [2]):

Могилевская . . .	574 вер.	Смоленская . . .	616 вер.
Минская	592 „	Витебская . . .	1.017 „

Самый короткій пробѣгъ у Могилевской губерніи, расположенной ближе къ тѣмъ центральнымъ и малороссійскимъ губерніямъ, которыя отправляютъ хлѣбъ въ Бѣлоруссію. Онъ удлиняется по мѣрѣ удаленія отъ этихъ губерній и больше всего у самой отдаленной—Витебской. То же отражается и на распредѣленіи перевозокъ по поясамъ пробѣга: въ Могилевскую губернію больше всего подвозится съ разстоянія въ 200—800 верстъ, въ Минскую—съ 300—1000 вер., Смоленскую—300—1200 и Витебскую—600—1500 верстъ.

Изъ отдѣльныхъ пунктовъ больше всего получаютъ: Вязьма, Витебскъ, Двинскъ, Минскъ, Смоленскъ и Рославль (Смол. губ.) [3]). Судя по полученію этихъ пунктовъ, подвозъ хлѣба въ разсматриваемый районъ быстро увеличивается: въ 1889 г. эти 6 городовъ получили 3,4 мил. пуд., въ 1898 году ихъ полученіе составляло уже 8,2 мил. пуд., а въ 1896 году оно достигало даже 10,8 мил. пуд.

Средне-Волжскій районъ, куда входятъ губерніи: Симбирская, Саратовская, Пензенская, Казанская, Нижегородская и Уфимская, получилъ 15,5 мил. пуд. и Нижне-Волжскій, состоящій изъ губерній: Самарской, Оренбургской и Уральской области, получилъ 14,9 мил. пуд. Оба эти района въ нормальные годы богаты своимъ собственнымъ хлѣбомъ; если же они получаютъ хлѣбъ по желѣзнымъ дорогамъ, то это тотъ же мѣстный хлѣбъ, либо перевозимый изъ

---

[1]) См. табл. № 21.
[2]) См. табл. № 22.
[3]) См. табл. № 23.

однихъ мѣстъ въ другія съ цѣлью болѣе равномѣрнаго распредѣленія его по району, либо подвозимый къ волжскимъ пристанямъ, гдѣ онъ частью перемалывается, частью прямо грузится на суда и по Волгѣ переотправляется дальше. Что положеніе обоихъ поволжскихъ районовъ состоитъ почти исключительно изъ мѣстнаго хлѣба—видно изъ слѣд. цифръ: въ 1895 году изъ 15,5 м. п. полученія Средне-Волжскаго района на долю мѣстнаго хлѣба приходилось 9 мил. пуд. и на долю хлѣба Нижне-Волжскаго района—3,9 мил. пуд.; въ Нижне-Волжскомъ же районѣ почти все полученіе, а именно 14,8 мил. пуд. изъ 14,9 мил., составлялъ свой хлѣбъ. Губерніями, отправляющими въ оба района больше другихъ, являются:

для Средне-Волжскаго района:

Саратовская . . .	4,7 мил. пуд.	Донская область . .	1,8 мил. пуд.
Самарская. . . .	2,9 „ „	Оренбургская . . .	0,8 „ „
Нижегородская .	2,8 „ „	Симбирская	0,8 „ „

для Нижне-Волжскаго района:

Самарская . . .	11,5 мил. пуд.	Уральская область .	1,4 мил. пуд.
Оренбургская .	1,8 „ „		

Наиболѣе крупные пункты полученія—волжскія пристани, куда стягивается хлѣбъ для дальнѣйшей переотправки водою. Таковы: Царицынъ, Саратовъ, Покровская Слобода, Сызрань, Самара, Нижній-Новгородъ; затѣмъ надо упомянуть Уфу, Оренбургъ, Сейму (Нижегор. губ.) и Пензу. Полученія этихъ 10-ти городовъ въ 1889—98 годахъ представлены на табл. № 23. Изъ нея видно, что неурожаи значительно увеличиваютъ полученіе волжскихъ пристаней и вообще городовъ поволжскихъ губерній. Такъ, въ 1889 и 90 гг. десять упомянутыхъ пунктовъ получили 20 и 17 мил. пуд., а въ неурожайные 1891 и 92 гг. ихъ полученіе увеличилось до 29 и 30 мил. пуд.; въ слѣдующіе годы оно опять падаетъ, но въ новомъ неурожайномъ, 1898 году, снова поднимается до 40 мил. пудовъ. Слѣдовательно, хотя неурожаи сокращаютъ количество мѣстнаго хлѣба, подвозимаго къ пристанямъ, но они же создаютъ такую потребность въ привозномъ хлѣбѣ, что подвозъ хлѣба не только не уменьшается, а увеличивается.

Что касается пробѣга хлѣбныхъ грузовъ, получаемыхъ разсматриваемыми районами, то наиболѣе интереснымъ является здѣсь вопросъ: съ какихъ разстояній подвозится хлѣбъ къ главнымъ

волжскимъ пристанямъ. Четыре важнѣйшія пристани: Царицынъ, Саратовъ, Покровская слобода и Самара—въ 1896 году получали его со слѣд. разстояній [1]):

Версты	Царицынъ	Саратовъ	Покровск. слоб.	Самара
	тысячъ пудовъ			
1— 150	436	1572	1721	3876
151— 300	212	785	5737	3533
301— 600	523	120	1024	1209
601— 900	6	109	2	—
901—1200	15	2	—	2
1201—1500	5	—	—	1
1501—1800	2	15	—	1
свыше 1800	63	18	—	20
Всего . .	1262	2621	8484	8642

Почти весь хлѣбъ, какъ видно, подвозится съ разстояній до 600 верстъ, лишь ничтожныя количества стягиваются изъ болѣе далекихъ мѣстъ. Въ 1895 году, средній пробѣгъ для Царицына былъ 269 верстъ, для Саратова—205 вер., Покровской слободы—243 и Самары—194 версты. Для цѣлыхъ губерній средній пробѣгъ въ 1895 году колебался между 200 и 400 верстами; лишь для Уфимской губерніи, стягивающей хлѣбъ съ огромныхъ рѣдко населенныхъ пространствъ, онъ равнялся 514 верстамъ [2]).

---

[1]) См. Сводн. стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

[2]) См. табл. № 22.

Интересно распредѣленіе по разстояніямъ пробѣга полученія Нижегородской губерніи. Въ 1895 году она получила:

Отъ	1 до	100 верстъ . . .	2443	тыс. пуд.
„	101 „	1000 „ . . .	15	„ „
„	1001 „	1900 „ . . .	237	„ „
Свыше		1900 „ . . .	12	„ „

Хлѣбъ, подвозимый съ разстояній до 100 верстъ, — это волжскій хлѣбъ, получаемый станціями Московско-Нижегородской дороги изъ Нижняго; затѣмъ перевозки совершенно прекращаются и возобновляются лишь на разстояніяхъ свыше 1000 верстъ—это уже хлѣбъ центральныхъ губерній.

Новороссійскій районъ, т. е. губерніи Бессарабская, Херсонская, Таврическая, Екатеринославская и Область войска Донского, въ 1895 году получилъ 12,6 мил. пуд. Изъ этого количества 10,5 мил. пудовъ приходится на хлѣбъ своихъ же губерній. Большая часть чужого хлѣба получается изъ сосѣдней Харьковской губерніи. Изъ новороссійскихъ губерній больше всего отправляютъ во внутреннемъ сообщеніи Екатеринославская губернія и Область войска Донского: онѣ въ 1895 году отправили 6,1 и 1,6 мил. пудовъ; три остальныя губерніи отправили каждая приблизительно по 900 тыс. пудовъ.

Нельзя не обратить вниманія на то обстоятельство, что богатѣйшій по производству хлѣба Новороссійскій край, разсылающій хлѣбъ почти во всѣ районы Европейской Россіи и въ огромныхъ количествахъ экспортирующій за границу, для своего внутренняго потребленія оставляетъ весьма немного. Въ 1895 году, напр., изъ 183 мил. пуд., сданныхъ имъ на желѣзныя дороги, внутренними станціями было получено всего 10,5 мил. пудовъ, изъ которыхъ притомъ 4 мил. пудовъ получено было Александровскомъ; послѣдній же не потребляетъ получаемаго имъ хлѣба, а передаетъ его на р. Днѣпръ, откуда онъ уходитъ черезъ Херсонъ за границу.

Среднія разстоянія, съ которыхъ подвозится хлѣбъ, получаемый губерніями Новороссійскаго края, коротки: для Бессарабской и Екатеринославской губерній оно почти 100 верстъ, для Области войска Донского и Херсонской губерніи—около 250 верстъ, и лишь для вдающейся далеко въ море Таврической губерніи—349 верстъ.

Изъ болѣе крупныхъ отдѣльныхъ внутреннихъ пунктовъ, кромѣ упомянутаго выше Александровска, можно упомянуть одинъ Екатеринославъ [1]).

Малороссійскій районъ, въ составъ котораго входятъ губерніи Полтавская, Харьковская и Черниговская, получилъ 11,2 мил. пуд. Изъ нихъ 8,6 мил. пуд. получено изъ своихъ же губерній. Больше всего отправила Полтавская губернія—5,9 мил, пуд., меньше Харьковская—2,3 мил. пуд.; Черниговская отправила ничтожное количество—0,3 мил. пуд. Изъ другихъ губерній въ Малороссійскій районъ болѣе всего отправляютъ Курская—0,8 мил. пуд.—и Екатеринославская—0,7 мил. пуд. Средній пробѣгъ, подвозимыхъ въ Малороссійскія губерніи хлѣбовъ, очень коротокъ: 64 вер. для Полтавской и 108—для Харьковской; только для Черниговской губерніи, которая вслѣдствіе недостатка собственнаго хлѣба, должна подво-

[1]) См. табл. № 23.

зить его изъ болѣе далекихъ мѣстъ, онъ 348 верстъ. Главнѣйшими пунктами полученія являются Кременчугъ и Харьковъ [1]).

Юго-Западный край, т. е. Кіевская, Подольская и Волынская, получилъ въ 1895 году 10,3 мил. пуд. Больше половины этого количества составляетъ мѣстный хлѣбъ: 4,3 мил. пуд. отправила Кіевская губернія, 1,7 мил. пуд.—Подольская и 0,3 мил. пуд. Волынская. Остальной хлѣбъ подвозится изъ Черниговской и Херсонской губерній—1,1 и 0,5 мил. пуд., меньше доставляютъ Полтавская, Харьковская и Курская губерніи. Разстоянія, съ которыхъ подвозится хлѣбъ, различны для каждой изъ трехъ губерній; меньше всего оно для Подольской—78 вер., больше—для Кіевской—182 вер., и самое большое для Волынской губерніи 386 вер., бѣдной своимъ хлѣбомъ и удаленной отъ главныхъ поставщиковъ хлѣба въ Юго-Западный край: остальныхъ юго-западныхъ, Херсонской и Черниговской губерній. Единственнымъ крупнымъ пунктомъ полученія является Кіевъ. Вотъ количества всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, полученныхъ имъ въ 1889—98 гг.:

1889 г. . . .	2,6 мил. пуд.	1894 г. . . .	3,2 мил. пуд.
1890 г. . . .	2,8 „ „	1895 г. . . .	3,4 „ „
1891 г. . . .	2,3 „ „	1896 г. . . .	4,4 „ „
1892 г. . . .	1,6 „ „	1897 г. . . .	3,8 „ „
1893 г. . . .	2,8 „ „	1898 г. . . .	4,7 „ „

Неурожаи 1891 и 1892 гг. на востокѣ и 1897 г. на югѣ Европейской Россіи, какъ видно, отразились на полученіи хлѣба Кіевомъ: въ эти три года оно нѣсколько сокращается; но въ общемъ полученіе его быстро растетъ. Среднее разстояніе, съ котораго подвозится хлѣбъ къ Кіеву въ 1895 году составлялъ 194 версты. Какъ распредѣлялся этотъ хлѣбъ по поясамъ пробѣга, видно изъ слѣд. цифръ за 1898 годъ:

Отъ	1	до	150	верстъ	2518 тыс. пудовъ.
„	151	„	300	„	1440 „ „
„	301	„	600	„	472 „ „
„	601	„	900	„	190 „ „
„	901	„	1200	„	30 „ „
„	1201	„	1500	„	12 „ „
„	1501	„	1800	„	8 „ „
Свыше			1800	„	44 „ „

[1]) То же.

По отдѣльнымъ родамъ хлѣбныхъ грузовъ полученіе Кіева въ томъ же году распредѣлялось слѣд. образомъ:

Пшеницы	1185	тыс.	пуд.
Ржи	612	„	„
Овса	1000	„	„
Ячменя	287	„	„
Муки и крупы	1349	„	„
Отрубей и выжимокъ	23	„	„
Всего	4714	„	„

Подвозъ муки весьма значителенъ, но онъ все-таки уступаетъ полученію зерна, если взять вмѣстѣ пшеницу и рожь; это указываетъ на то, что Кіевъ довольно крупный перемолочный пунктъ. Это видно и изъ того, что онъ въ томъ же году отправилъ 1036 тыс. пуд. муки и 552 тыс. пуд. отрубей.

Остальные районы получили въ 1895 году менѣе 10 мил. пуд. каждый.

Литовскій районъ, куда входятъ губерніи Виленская, Ковенская и Гродненская, получилъ 8,5 мил. пуд. По характеру снабженія этотъ районъ очень похожъ на Бѣлорусскій, съ которымъ онъ вообще имѣетъ много общаго. Своего хлѣба онъ получаетъ всего 1,5 мил. пуд., весь остальной хлѣбъ подвозится къ нему изъ другихъ районовъ. Больше всего въ 1895 году отправили слѣдующія губерніи:

Полтавская	2,1	мил.	пуд.	Волынская	0,5	мил.	пуд.
Кіевская	0,8	„	„	Харьковская	0,3	„	„
Подольская	0,5	„	„	Орловская	0,3	„	„
Курская	0,5	„	„	Рязанская	0,2	„	„

Малороссія, Юго-Западный край и центральныя губерніи, вотъ, какъ видно, главные поставщики разсматриваемаго района. Всѣ эти губерніи лежатъ довольно далеко отъ него, поэтому средній пробѣгъ хлѣба великъ: для Виленской губерніи онъ составляетъ 659 вер., для Гродненской—705 и для Ковенской—807 верстъ.

Главными пунктами полученія являются губернскіе города, особенно Вильно и Ковно, а кромѣ того Бѣлостокъ [1]).

Крайній Сѣверъ, куда мы включаемъ одну Вологодскую губернію, такъ какъ до 1895 года одна она изъ сѣверныхъ губерній

[1]) См. табл. № 23.

соединена была желѣзными дорогами съ другими частями Европейской Россіи, въ 1895 году получилъ 4,1 мил. пуд. Главная масса потребляемаго сѣверными губерніями хлѣба, подвозится къ нимъ водными путями и потому эти 4 мил. пуд. надо считать лишь небольшою частью ихъ потребленія. Получается этотъ хлѣбъ почти цѣликомъ изъ г. Ярославля, переотправляющаго волжскій хлѣбъ. Продолженіе въ 1898 г. Ярославско-Вологодской линіи до Архангельска и постройка въ 1899 году Пермь-Котласской дороги должно значительно усилить подвозъ хлѣба въ этотъ районъ. Особенно важное значеніе для снабженія сѣвера хлѣбомъ имѣетъ, по нашему мнѣнію, сооруженіе второй дороги. Она соединяетъ бассейнъ Сѣв. Двины съ Ураломъ и черезъ Уралъ, по проведенной въ 1896 году линіи отъ Челябинска до Екатеринбурга, съ великимъ Сибирскимъ путемъ: этимъ она создаетъ почти прямой путь въ Архангельскую, Вологодскую и другія губерніи Крайняго Сѣвера дешевому сибирскому хлѣбу. Въ 1900 году, по свѣдѣніямъ управленія Сибирской желѣзной дороги, уже получено было Архангельскомъ и Котласомъ 1430 тыс. пуд. сибирскаго хлѣба.

Сѣверный Кавказъ получилъ въ 1895 году 3,1 мил. пуд. Подобно Новороссіи этотъ богатый хлѣбомъ районъ почти весь продуктъ своихъ полей усылаетъ или за границу или же въ разныя губерніи Европейской Россіи; внутреннее же потребленіе его, вслѣдствіе рѣдкости населенія и отсутствія крупныхъ городскихъ поселеній, очень не велико. Почти весь хлѣбъ, получаемый его внутренними пунктами, конечно, мѣстный хлѣбъ. Больше всего его отправляетъ Терская область—1,3 мил. пуд.,—затѣмъ Кубанская область—1,1 мил. пуд.—и меньше всего Ставропольская губернія—0,6 мил. пуд. Самымъ крупнымъ пунктомъ внутренняго полученія является Владикавказъ [1]).

Послѣдній районъ, состоящій изъ трехъ прибалтійскихъ губерній—Эстляндской, Лифляндской и Курляндской, получилъ въ 1895 году всего 2 мил. пудовъ. Главнѣйшими пунктами потребленія въ этихъ губерніяхъ являются разсмотрѣнные выше портовые города Рига, Ревель и Либава. Все сказанное о характерѣ снабженія этихъ городовъ вполнѣ приложимо и ко всему району. Отклоненіемъ является лишь значительно большее участіе въ общемъ количествѣ подвозимыхъ хлѣбныхъ грузовъ мѣстнаго хлѣба. Изъ 2 мил. пуд. общаго полученія въ 1895 году на долю послѣдняго приходилось 604 тыс. пуд., что составляетъ почти $^1/_3$.

---

[1]) См. табл. № 23.

Таковъ въ общихъ чертахъ внутренній обмѣнъ хлѣбомъ различныхъ районовъ Европейской Россіи.

Резюмируя все вышеизложенное о характерѣ движенія хлѣба, какъ въ вывозномъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніи, можно сказать слѣдующее. Вся Европейская Россія по характеру хлѣбной торговли распадается на районы: Волжско-Камскій, Центральный, Южный, Западный и Крайній Сѣверъ.

Къ Волжско-Камскому району относятся всѣ поволжскія губерніи и весь сѣверо-восточный уголъ Европейской Россіи. По размѣрамъ торговыхъ оборотовъ хлѣбомъ районъ этотъ занимаетъ выдающееся мѣсто въ странѣ. Главной артеріей его является рѣка Волга. „Еще въ то время, когда въ Россіи не было ни одной желѣзной дороги, на Волгѣ шла оживленная хлѣбная торговля, благодаря плодородію низовыхъ земель и дешевизнѣ воднаго транспорта“ [1]). Проведеніе желѣзныхъ дорогъ еще болѣе усилило торговое значеніе Волжскаго района. Оно вызвало приливъ въ него переселенцевъ, и, создавъ удобный способъ подвоза хлѣба къ волжскимъ пристанямъ, способствовало расширенію въ немъ земледѣльческаго промысла. Хлѣбъ этого района движется обыкновенно слѣдующимъ образомъ. Онъ гужемъ или по желѣзнымъ дорогамъ подвозится отчасти къ пристанямъ Волги, отчасти къ главнѣйшимъ станціямъ прорѣзывающихъ этотъ районъ желѣзныхъ дорогъ. Здѣсь онъ сортируется, частью перемалывается на многочисленныхъ паровыхъ мельницахъ, и затѣмъ уходитъ на внутренніе рынки или же на тракты заграничнаго вывоза. Такихъ трактовъ для Волжскаго района два—это, во первыхъ, прямой желѣзнодорожный путь по Рязанско-Уральской и Сызрано-Вяземской, и далѣе по Риго-Орловской и Николаевской желѣзнымъ дорогамъ; во вторыхъ—водный путь по Волгѣ до Нижняго-Новгорода, Ярославля и Рыбинска, гдѣ хлѣбъ передается на желѣзныя дороги, по которымъ онъ уже и идетъ въ вывозные пункты. Кромѣ того, довольно значительная часть хлѣба совсѣмъ не покидаетъ воднаго пути, и изъ Рыбинска по Маріинской системѣ каналовъ направляется въ Петербургъ. О размѣрахъ оборотовъ разсматриваемаго района можно судить по слѣдующимъ цифрамъ отправленія главныхъ хлѣбныхъ грузовъ пристанями рѣкъ, составляющихъ бассейнъ Волги, въ 1888—98 гг. [2]):

---

[1]) Д. Моревъ. Цит. соч., стр. 119—121. У Морева же взято дѣленіе на районы и цѣлый рядъ подробностей о хлѣбной торговлѣ отдѣльныхъ районовъ.

[2]) Взято изъ Стат. Сборн. м-ва П. С.

1888 г.	95,3 мил. пуд.	1894 г.	112,9 мил. пуд.
1889 г.	85,4 „ „	1895 г.	115,6 „ „
1890 г.	83,0 „ „	1896 г.	129,8 „ „
1891 г.	60,5 „ „	1897 г.	139,7 „ „
1892 г.	42,1 „ „	1898 г.	140,8 „ „
1893 г.	75,6 „ „		

Другая часть хлѣба этого района, отправляемая желѣзными дорогами (Самаро-Златоустовской, Пермь-Тюменьской и участкомъ Рязанско-Уральской отъ Уральска до Саратова) въ 1895 году составляла около 85 мил. пуд., а въ 1898 году, считая отправленный Челябинскомъ сибирскій хлѣбъ, 95 мил. пудовъ.

Главнѣйшія задачи, намѣчаемыя желѣзнымъ дорогамъ характеромъ движенія хлѣба этого района, можно свести къ тремъ. Это:

1) развитіе перевозокъ хлѣба изъ отдаленныхъ восточныхъ губерній, а съ проведеніемъ Сибирской дороги и изъ губерній западной Сибири.

2) отысканіе тарифовъ, устанавливающихъ справедливое отношеніе между движеніемъ по рѣкѣ Волгѣ и по желѣзнымъ дорогамъ.

3) усиленіе провозоспособности восточныхъ дорогъ, особенно Самаро-Златоустовской желѣзной дороги; послѣдняя уже теперь страдаетъ залежами грузовъ, съ развитіемъ же перевозокъ сибирскаго хлѣба и другихъ товаровъ, идущихъ изъ Сибири и въ Сибирь, она совершенно не въ состояніи будетъ справляться съ поступающими на нее грузами.

Центральный районъ обнимаетъ собою земледѣльческія губерніи центра Европейской Россіи и промышленныя губерніи Московскаго района. Въ первыхъ—избытокъ хлѣба, во вторыхъ—его не хватаетъ. Этимъ опредѣляется и направленіе хлѣбной торговли; значительная часть хлѣбныхъ грузовъ движется съ юга на сѣверъ. Другая часть хлѣба, поступающаго на рынки центральныхъ губерній, собирается на участкѣ Царицынъ-Орелъ Юго-Восточныхъ дорогъ, на Рязанско-Уральской дорогѣ, Сызрано-Вяземской и Московско-Казанской дорогахъ и по Рыго-Орловской, Либаво-Роменской и Николаевской дорогамъ уходитъ въ пункты вывоза хлѣба за границу. Наконецъ, третья часть по тѣмъ же дорогамъ, а также по Полѣсскимъ и Привислинскимъ дорогамъ идетъ въ западныя губерніи, недостаточно снабженныя собственнымъ хлѣбомъ. Въ послѣднее время самымъ серьезнымъ вопросомъ для разсматриваемаго района становится вопросъ о конкурренціи съ нимъ на Московскомъ и другихъ внутреннихъ рынкахъ восточныхъ губерній. По-

дробный анализъ снабженія Московскаго рынка показать намъ, что пока конкурренція эта весьма слаба. Но усиленіе движенія хлѣба съ востока на западъ по заволжскимъ дорогамъ говоритъ за то, что съ каждымъ годомъ восточный хлѣбъ все болѣе и болѣе будетъ давить на земледѣліе центральныхъ губерній. Такія же явленія, какъ дальнѣйшее расширеніе желѣзно-дорожной сѣти, особенно постройка Сибирской дороги, колонизація Сибири переселенцами изъ Европейской Россіи и, наконецъ, улучшеніе желѣзнодорожной техники, дающей возможность понижать тарифы, еще болѣе должна способствовать увеличенію количества хлѣба, поступающаго изъ восточныхъ губерній на рынки Европейской Россіи. Центральнымъ губерніямъ остается только приспособиться къ измѣняющимся условіямъ хлѣбной торговли: онѣ должны перейти къ болѣе высокой системѣ сельскаго хозяйства и развитію промышленности, какъ это сдѣлали восточные штаты Сѣверной Америки, а у насъ Московскій районъ, производство же дешевыхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ предоставить восточнымъ окраинамъ. Между районами должно установиться раздѣленіе занятій и не тарифамъ измѣнять русло вновь слагающейся жизни.

Южный районъ заключаетъ Новороссію, Сѣверный Кавказъ и южныя части центральныхъ губерній, Малороссіи и Юго-Западнаго края. Почти вся хлѣбная торговля этого богатѣйшаго района, въ послѣднее время занявшаго первое мѣсто по количеству собираемаго хлѣба, производится съ цѣлью заграничнаго отпуска, а потому состоитъ въ подвозѣ хлѣба къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей. Рядомъ съ желѣзными дорогами хлѣбъ подвозится къ портамъ по низовьямъ Днѣпра, Дона, Днѣстра и Южнаго Буга; кромѣ того, изъ ближайшихъ по портамъ мѣстъ очень много хлѣба подвозится гужемъ. Небольшая часть южнаго хлѣба идетъ внутрь страны, особенно въ Привислинскій край.

Къ Западному району относятся: губерніи прибалтійскія, привислинскія, бѣлорусскія, литовскія, Черниговская, сѣверныя части Кіевской и Волынской и западныя части Курской и Орловской губерній. Здѣсь преобладаетъ движеніе хлѣба въ сѣверо-восточномъ и западномъ направленіи. Кромѣ прорѣзывающихъ районъ желѣзныхъ дорогъ, часть хлѣба движется по системѣ рѣкъ Днѣпра, Вислы, Нѣмана и Западной Двины. Хлѣбъ идетъ сюда для пополненія недостатка собственнаго хлѣба, а также для вывоза за границу черезъ Ригу, Либаву, Вержболово, Граево и другіе пункты западной сухопутной границы. Большая часть хлѣба подвозится сюда изъ центральныхъ губерній, Малороссіи и южной части Юго-Западнаго края.

Послѣдній районъ—Крайній Сѣверъ—самый бѣдный по оборотамъ хлѣбомъ. Всѣ обороты его состоятъ въ подвозѣ хлѣба изъ приволжскихъ губерній по Ярославско-Вологодской желѣзной дорогѣ и сѣвернымъ рѣкамъ: Сѣверной Двинѣ, Вычегдѣ и др. Мы уже говорили, что торговля этого района получаетъ новые удобные пути съ проведеніемъ дороги отъ Вологды до Архангельска и отъ Перми до Котласа.

ГЛАВА III.

Движеніе лѣсныхъ грузовъ.

Желѣзнодорожная статистика даетъ свѣдѣнія о движеніи слѣдующихъ лѣсныхъ грузовъ: дровъ, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, шпалъ, клепки, дерева подѣлочнаго, древесной коры и древеснаго угля. Но, за исключеніемъ первыхъ двухъ, всѣ остальные приведенные грузы перевозятся въ очень незначительныхъ количествахъ [1]), поэтому въ настоящей главѣ разсматривается только перевозка дровъ и строительныхъ матеріаловъ, движеніе которыхъ разрабатывается и статистикой министерства путей сообщенія въ числѣ двѣнадцати главнѣйшихъ товаровъ малой скорости.

По %-ному отношенію лѣсной площади ко всей территоріи, т. е. по своей лѣсистости, Россія занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду европейскихъ государствъ. Абсолютно же лѣсныя богатства Россіи составляютъ 67% всего количества лѣса въ Европѣ [2]).

[1]) См. табл. № 2 въ приложеніи.

[2]) По даннымъ, приводимымъ Ѳ. К. Арнольдомъ въ книгѣ „Русскій лѣсъ“ (1893 г.), величина лѣсныхъ площадей и лѣсистость европейскихъ государствъ слѣд.:

Государства	Лѣсная площадь въ мил. дес.	% лѣсистости	Государства	Лѣсная площадь въ мил. дес.	% лѣсистости
Сербія	1,9	48	Италія	5,2	22
Россія	181,4	37	Испанія	7,8	17
Швеція	16,6	34	Франція	7,6	16
Австрія	8,8	33	Греція	0,7	16
Норвегія	7,0	31	Болгарія	0,8	14
Венгрія	8,3	29	Голландія . . .	0,2	7
Швейцарія . . .	0,7	27	Бельгія	0,2	7
Германія	12,5	26	Португалія . . .	0,4	5
Турція	6,7	24	Великобританія .	1,1	4
Румынія	1,8	22	Данія	0,2	3

При такихъ огромныхъ размѣрахъ лѣсной площади лѣсное дѣло должно было-бы составлять одинъ изъ важнѣйшихъ промысловъ населенія, а торговля лѣсными товарами должна была-бы являться важнѣйшею отраслью торговли страны. Но приведенныя цифры о лѣсныхъ богатствахъ Россіи значительно ослабляются сравнительно плохимъ качествомъ лѣса въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ея и крайне неблагопріятнымъ географическимъ распредѣленіемъ лѣсовъ. Особенно важно второе обстоятельство. Наибольшія лѣсныя пространства лежатъ на сѣверѣ и сѣверо-востокѣ Европейской Россіи, т. е. мѣстностяхъ мало населенныхъ и лишенныхъ удобныхъ путей сообщенія. Мѣстности же, густо населенныя, съ развитой промышленностью, въ которыхъ лѣсное хозяйство доставляло-бы значительно большій доходъ, почти лишены лѣсовъ [1]). Вслѣдствіе этихъ неблагопріятныхъ условій лѣсное дѣло далеко не является такою важною отраслью народнаго хозяйства, какъ этого можно было бы ожидать, принимая во вниманіе лѣсныя богатства Россіи. Уже это одно должно уменьшать движеніе лѣсныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Но этого мало. Упомянутое расположеніе обширныхъ лѣсныхъ площадей на сѣверо-восточныхъ окраинахъ страны, мало обслуживаемыхъ рельсовой сѣтью, а кромѣ того громоздкость лѣсныхъ грузовъ, вызываютъ то, что большинство ихъ движется не по желѣзнымъ дорогамъ, а по воднымъ путямъ, частью на судахъ, а частью прямо въ видѣ плотовъ, что дѣлаетъ передвиженіе ихъ крайне дешевымъ. Размѣры желѣзнодорожной и водной перевозки лѣсныхъ грузовъ видны изъ слѣд. таблицы [2]):

Годы	По жел. дорогамъ		По водн. путямъ	
	дрова	лѣсн. мат.	дрова	лѣсн. мат.
			на судахъ	
	милліоновъ пудовъ			
1876	124,8	67,8	129,6	43,0
1878	192,5		159,8	58,0
1880	147,9	94,0	174,3	57,9
1882	137,0	106,8	155,1	59,4
1884	147,0	101,5	119,9	58,2
1885	133,5	102,8	119,0	55,7
1886	131,1	101,4	137,8	44,1
1888	139,5	135,5	128,8	59,1
1889	148,6	154,3	138,3	—

[1]) См. въ приложеніи табл. № 24, съ данными о лѣсистости отдѣльныхъ губерній, а также картограмму № 8.

[2]) Сост. на осн. табл. №№ 3 и 9 въ приложеніи. Непрерывныхъ данныхъ для движенія дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ Статистич. Сборн. министерства П. С. не

Годы	По жел. дорогамъ		По водн. путямъ	
	дрова	лѣсн. мат.	дрова	лѣсн. мат.
			на судахъ и плотахъ	
	милліоновъ пудовъ			
1889	—	—	—	598,4
1890	143,0	149,2	207,7	485,2
1891	129,1	134,0	229,8	401,3
1892	124,4	144,9	203,6	434,9
1893	141,8	159,5	201,6	471,7
1894	145,8	167,2	237,1	571,2
1895	144,7	188,0	235,0	566,0
1896	144,8	200 9	238,1	637,5
1897	155,7	216.2	239,1	649,1
1898	166,4	256,0	244,1	690,9

даютъ. Данныя о движеніи этихъ грузовъ на плотахъ даются лишь съ 1888—89 гг., и съ этого времени почему-то прекращены данныя о движеніи ихъ на однихъ судахъ. Они возобновлены только съ 1895 года (см. примѣч. 1 на стр. 167 таблицы I Стат. Сборника, вып. 59). Эти возобновленныя данныя показываютъ, что движеніе дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ на судахъ въ 1895—98 гг. было слѣд.:

	дрова (милл. пуд.)	лѣсн. строит. мат. (милл. пуд.)
1895 г.	140,7	83,5
1896 г.	138,7	83,1
1897 г.	129,7	83,3
1898 г.	143,1	85,0

Въ текстѣ приведены данныя статистики м-ва П. С.; данныя сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ о количествѣ этихъ грузовъ почти совпадаютъ съ приведенными; но только сводная статистика въ наименованіе „лѣсные строительные матеріалы“ не включаетъ шпалъ, которыя ею разсматриваются отдѣльно. Это вызываетъ кажущееся несовпаденіе данныхъ обоихъ источниковъ о движеніи лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. Вотъ данныя сводной статистики о движеніи двухъ разсматриваемыхъ грузовъ въ 1893—98 гг.:

Годы	Дрова	Лѣсные строител. матеріалы	Шпалы	Всего
	милліоновъ пудовъ			
1893	143,3	144,9	10,9	155,8
1894	140,1	154,4	13,3	167,7
1895	141,8	172,2	16,1	188,4
1896	142,2	181,4	18,5	199,8
1897	154,0	195,5	21.3	216,8
1898	163 9	230,3	21,4	251,8

Если взять данныя послѣднихъ годовъ, охватывающія для водныхъ путей какъ движеніе лѣса на судахъ, такъ и на плотахъ, то оказывается, что водная перевозка лѣсныхъ грузовъ въ два раза больше желѣзнодорожной: въ 1897—98 гг. дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ по желѣзнымъ дорогамъ перевозилось 397,1 мил. пуд., а по воднымъ путямъ—911,6 мил. пуд. ежегодно.

Взаимный обмѣнъ лѣсными грузами между желѣзными дорогами и водными путями состоитъ почти исключительно въ передачѣ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ съ водныхъ путей на желѣзныя дороги. Эта передача въ 1898 году составляла 56,2 мил. пуд., обратно строительныхъ матеріаловъ въ томъ же году передано было всего 9,4 мил. пуд.; передача же дровъ составляла всего 3,7 мил. пуд. съ водныхъ путей на рельсовые и 0,5 мил. пуд. обратно. Передача лѣсныхъ матеріаловъ на желѣзныя дороги происходила, главнымъ образомъ, въ Царицынѣ (15,5 м. п.) и въ южныхъ пристаняхъ Днѣпра: Екатеринославѣ (7,2 м. п.), Черкассахъ (4,8 м. п.) и Кременчугѣ (4,6 м. п.) [1]). Общее количество лѣсныхъ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ, очищенное отъ взаимныхъ передачъ, уже приводилось въ первой главѣ.

Тамъ же было указано, что движеніе дровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе разсматриваемыхъ 20 лѣтъ стоитъ на одномъ и томъ же уровнѣ, тогда какъ движеніе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ быстро растетъ [2]). То же наблюдается и на водныхъ путяхъ: движеніе дровъ на судахъ въ 1876—78 гг. составляло 144,7 мил. пуд., а въ 1897—98 гг. оно равнялось 136,4 мил. пуд., наоборотъ, движеніе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ за то же время увеличилось съ 50,5 мил. пуд. до 84,1 мил. пуд. [3]).

Если взять для желѣзныхъ дорогъ поверстныя данныя, то получается ясная картина сокращенія движенія дровъ наряду съ довольно быстрымъ ростомъ движенія лѣсныхъ матеріаловъ. Такъ, дровъ на 1 версту сѣти приходилось:

въ 1876 г. . . .	7,1	тыс. пуд.
въ 1895 г. . . .	4,6	„ „
въ 1898 г. , . .	4,6	„ „

Наоборотъ, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ тѣ же годы на 1 версту сѣти приходилось: 3,8, 5,9 и 7,0 тыс. пудовъ.

---

[1]) Стат. Сборн. м-ва П. С., вып. 59.

[2]) См. діаграмму № 3 въ прилож.

[3]) См. примѣч. къ стр. 114—5.

Развитіе движенія лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ то время, какъ движеніе дровъ постепенно убываетъ, объясняется тѣмъ, что дрова вытѣсняются другими родами топлива—каменнымъ углемъ и нефтью, тогда какъ потребность въ строевомъ лѣсѣ во многихъ случаяхъ ничѣмъ замѣнена быть не можетъ и съ развитіемъ промышленной и городской жизни все болѣе и болѣе возрастаетъ.

Въ первой же главѣ разсмотрѣны данныя о среднемъ пробѣгѣ дровъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и указано какъ возрастаетъ этотъ пробѣгъ подъ вліяніемъ пониженія тарифовъ и истребленія лѣсовъ въ мѣстностяхъ, примыкающихъ къ главнѣйшимъ пунктамъ потребленія лѣсныхъ грузовъ. Здѣсь мы дополнимъ лишь данныя о пробѣгѣ указаніемъ на распредѣленіе перевозокъ лѣсныхъ грузовъ по поясамъ пробѣга. Распредѣленіе это въ 1893 году для дровъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ было слѣдующее [1]):

Верстъ	1—50	51—100	101—200	201—300	301—400	401—500	501—600	601—700	701—800	801—900	901—1000	Итого распредѣлено по поясамъ пробѣга	Всего перевезено	% распредѣленнаго ко всей перевозкѣ
	тысячъ пудовъ													
Дрова. .	41286	29933	24297	18923	9340	7584	307	83	99	—	—	131854	143275	92
Лѣсные матер. .	8620	41633	21492	25366	7180	5013	2658	2729	495	413	497	116098	144930	80

Перевозки дровъ почти совсѣмъ исчезаютъ на разстояніяхъ свыше 500 верстъ, а перевозки лѣсныхъ матеріаловъ—на разстояніяхъ болѣе 1000 верстъ. Уже въ этомъ сказывается различіе между этими двумя грузами. Далѣе, какъ видно, дрова перевозятся въ самомъ большемъ количествѣ на разстояніяхъ отъ 1 до 50 верстъ, и съ разстояній свыше 300 верстъ перевозки ихъ сильно сокращаются. Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ болѣе всего перевозится на разстояніяхъ отъ 51 до 100 верстъ, и рѣзкое сокращеніе начинается лишь за 700 верстъ.

---

[1]) Сост. на осн. приложенія № 16 Т. 1 къ „Матеріаламъ по пересмотру тарифовъ на перевозку лѣса и дровъ по всей сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1896 году“, Спб. 1896, изд. деп-та жел.-дор. дѣлъ м-ва финансовъ. Общія цифры перевозокъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ вслѣдствіе указаннаго на стр. 115 обстоятельства не совпадаютъ съ приведенными выше цифрами статистики министерства П. С.

Разсмотримъ теперь, какъ распредѣляется движеніе лѣсныхъ грузовъ по отдѣльнымъ частямъ страны.

Географическое распредѣленіе отправленія этихъ грузовъ естественно должно опредѣляться географическимъ распредѣленіемъ лѣсныхъ площадей. Такъ оно и есть для дровъ, но для лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ къ этому присоединяется вліяніе передачъ съ водныхъ путей, которыя, какъ указано выше, превышаютъ 50 мил. пуд.

Приложенная въ концѣ работы картограмма № 8 показываетъ, что наибольшія лѣсныя пространства находятся въ сѣверныхъ районахъ, за ними слѣдуютъ районы расположенныя на сѣвѣро-западѣ по верховьямъ Днѣпра, Зап. Двины и Нѣмана. Съ востока къ этому району примыкаютъ губерніи расположенныя по верховьямъ р. Волги и ея правыхъ притоковъ. Къ югу отъ этихъ районовъ лежатъ бѣдныя лѣсомъ центральныя, юго-западныя и средне-волжскія губерніи, граничащія на югѣ съ совершенно безлѣсными малороссійскими, новороссійскими и нижне-волжскими губерніями.

Согласно съ этимъ распредѣляются и отправленія лѣсныхъ грузовъ. Вотъ данныя о распредѣленіи отправокъ дровъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ по районамъ въ 1893 году [1]):

Районы отправленія	Дрова	Лѣсные строительные матеріалы		
		Всего	Въ томъ числѣ передача съ рѣкъ	Самостоятельное отправленіе
	милліоновъ пудовъ			
Сѣверо-Западный	57,8	14,4	1,4	13,0
Московской-Промышлен. . .	25,7	8,6	8,3	0,3
Волжскій	23,4	39,6	26,5	13,1
Юго-Западный	7,3	11,0	2,1	8,9
Центральный-Землед. . . .	5,5	9,1	2,4	6,7
Прибалтійскій	5,3	2,1	—	2,1
Южный	3,6	18,4	15,4	3,0
Привислинскій	2,7	10,4	—	10,4
Заволжскій	0,7	2,5	0,6	1,9

[1]) Эти данныя взяты изъ „Матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку лѣса и дровъ въ 1896 году“. Нельзя не упрекнуть составителей „Матеріаловъ“ за совершенно произвольное распредѣленіе страны на районы, которое дѣлаетъ данныя несравнимыми съ прочими данными сельско-хозяйственной статистики. Упрекъ усиливается тѣмъ, что составители даже не указали точно, какія губерніи они включаютъ въ тотъ или иной районъ.

Эти данныя выясняютъ очень мало. Они только въ общихъ чертахъ указываютъ, что дрова отправляются главнымъ образомъ тремя районами: сѣверо-западнымъ, захватывающимъ пріозерный край, крайній сѣверъ, Литву и Бѣлоруссію, Московскимъ районамъ съ прилегающими къ нему южными окраинами сѣверной лѣсистой области, и, наконецъ, Волжскимъ районамъ, получающимъ лѣсные грузы съ р. Волги и захватывающимъ лѣсныя пространства Нижегородской, Пензенской, Симбирской и др. поволжскихъ губерній. Меньше всего отправляютъ степное Заволжье, Привислянскій и Южный районы.

Главными отправителями лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ являются районы: Волжскій, Южный, Сѣверо-Западный, Юго-Западный, Центральный и Московскій. Такое распредѣленіе отправленія далеко не соотвѣтствуетъ распредѣленію лѣсовъ и, какъ видно изъ таблицы, объясняется передачами лѣсныхъ матеріаловъ на желѣзныя дороги съ водныхъ путей. Если исключить послѣднія и посмотрѣть на самостоятельныя желѣзнодорожныя отправленія, то оказывается, что отправленіе Волжскаго района съ 39,6 мил. пуд. сокращается до 13,1 мил. пуд., отправленіе Южнаго съ 18,4 до 3 мил. пуд., а отправленіе Московскаго сводится почти къ нулю. Надо при этомъ замѣтить, что приведенныя въ таблицѣ данныя о передачахъ съ водныхъ путей на рельсовыя, вслѣдствіе крайней неточности статистики движенія по воднымъ путямъ, много ниже дѣйствительныхъ. Выше было указано, что по даннымъ водной статистики передача лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ съ рѣкъ на рельсовые пути въ 1898 г. составляла 56 мил. пуд.; по даннымъ же сводной статистики министерства финансовъ 21 важнѣйшая пристань отправила въ томъ же году 78 мил. пуд., или 34% всего количества лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ.

Какую важную роль въ желѣзнодорожной перевозкѣ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ играетъ передача съ водныхъ путей, видно изъ того, что, по свѣдѣніямъ той же сводной статистики, въ 1898 году пристанями было отправлено: на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ 96% всего количества отправленныхъ этой дорогой лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, на Екатерининской дорогѣ—92%, на Юго-Восточныхъ—90%, на Моск.-Кіево-Воронежской—72%, на Рязанско-Уральской—58%, на Юго-Западныхъ—29%.

Этимъ объясняется и то обстоятельство, что среди отдѣльныхъ пунктовъ отправленія лѣсныхъ матеріаловъ самое видное мѣсто занимаютъ рѣчныя пристани. Какъ видно изъ табл. № 25 въ приложеніи, больше всего отправляется этого груза изъ Царицына, Яро-

славля, Екатеринослава, Нижнеднѣпровска, Черкассъ, Кременчуга, Пензы, Кинешмы, Нижняго-Новгорода, Крюкова, Камышина, Березины, Саратова, Гомеля, Брянска, Алексина и Ростова. Изъ другихъ пунктовъ отправленія наиболѣе значительными являются: Людинка (Риго-Орл. дор.) и Завидово (Николаев. дор.). Остальныя пристани и станціи отправляютъ значительно меньше.

Распредѣленіе полученія лѣсныхъ грузовъ опредѣляется двумя условіями: 1) тѣмъ, что пробѣгъ этихъ грузовъ очень не великъ слѣдовательно мѣста полученія лежатъ не далеко отъ мѣстъ отправленія; особенно справедливо это для дровъ, пробѣгъ которыхъ чрезвычайно малъ; 2) размѣрами потребленія лѣсныхъ грузовъ въ отдѣльныхъ частяхъ страны. Надо, впрочемъ, замѣтить, что статистика потребленія этихъ грузовъ крайне несовершенна: существуютъ лишь гадательныя данныя о потребленіи дровъ [1]), что же касается лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, то объ ихъ потребленіи нѣтъ почти никакихъ данныхъ. Здѣсь не данныя желѣзнодорожнаго движенія надо объяснять свѣдѣніями о потребленіи, а наоборотъ, данныя о полученіи лѣсныхъ матеріаловъ желѣзными дорогами даютъ нѣкоторое понятіе о потребленіи лѣса.

---

[1]) Вотъ данныя о потребленіи дровъ промышленными предпріятіями въ отдѣльныхъ районахъ въ 1890 году (взяты изъ „Матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку лѣса и дровъ“, стр. 69.

Районы	тыс. кубич. саж.	%-ное отнош. къ общему колич. потребляемаго топлива
Сѣверо-Западный	238	91,1
Московскій	863	54,8
Восточный и Волжскій . . .	814	48,9
Балтійскій и Сѣверный . . .	413	39,2
Средне-Черноземный	152	38,1
Малороссійскій	74	31,8
Привислинскій	157	16,1
Южный и Юго-Западный . .	134	11,1
Кавказскій	24	5,6

По поводу этихъ данныхъ, заимствованныхъ составителями „Матеріаловъ“ изъ статьи г. Гулишамбарова въ изданіи департамента торговли и мануфактуръ: „Фабрично-заводская промышленность и торговля Россіи“, опять таки нельзя не сдѣлать замѣчанія, что они значительно испорчены произвольной группировкой страны по районамъ

Полученіе лѣсныхъ грузовъ по отдѣльнымъ районамъ распредѣлялось въ 1893 году слѣд. образомъ [1]):

Районы	Дрова	Лѣсн. матер.
	милліоновъ пудовъ	
Московскій-Промышленный . . .	61,9	19,8
Сѣверо-Западный	26,1	5,4
Прибалтійскій	11,2	3,1
Волжскій	10,3	32,0
Центрально-Земледѣльч.	7,7	10,8
Юго-Западный	7,3	10,0
Южный	3,9	20,4
Привислинскій	2,8	12,1
Заволжскій	0,7	2,6

Полученіе дровъ, какъ видно, почти совпадаетъ съ ихъ отправленіемъ. Больше всего оно въ Московскомъ и Сѣверо-Западномъ районахъ, меньше всего въ районахъ: Южномъ, Привисляискомъ и Заволжскомъ. Нѣкоторыя несовпаденія объясняются вліяніемъ второго условія, т. е. потребленія. Такъ, напр. полученіе Московскаго района почти въ 3 раза больше полученія Сѣверо-Западнаго, тогда какъ послѣдній отправилъ въ томъ же году въ два раза болѣе дровъ, нежели первый. Это вызывается тѣмъ, что потребленіе дровъ Сѣверо-Западнымъ райономъ почти въ четыре раза меньше потребленія Московскаго района. Точно также, крупное полученіе Прибалтійскаго района при незначительномъ отправленіи (5,3 мил. пуд.), объясняется значительнымъ потребленіемъ древеснаго топлива, которое и подвозится къ нему изъ сосѣднихъ районовъ. Наконецъ, ничтожное полученіе дровъ Южнымъ и Привислинскимъ районами, кромѣ отсутствія въ нихъ лѣсовъ объясняется еще и тѣмъ, что потребность ихъ въ дровахъ, благодаря наличности каменнаго угля, очень не велика.

Для разрѣшенія вопроса о томъ, откуда получаютъ дрова различныя части страны, въ приложеніи помѣщена таблица № 26, по-

[2]) Взяты изъ „Матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку лѣса и дровъ".

казывающая распредѣленіе отправленія и назначенія дровъ въ 1898 году по дорогамъ [1]). Изъ нея видно, что самая большая часть перевозокъ совершается въ предѣлахъ отдѣльныхъ дорогъ. Вотъ данныя общаго и мѣстнаго полученія для главнѣйшихъ дорогъ:

Дороги	всего получ.	мѣстное получен.
	тысячъ пудовъ	
Балтійская	6200	4673
Владикавказская	2516	2514
Либаво-Роменская	5138	4916
М.-Брестская	27133	15514
М.-Казанская	5194	4169
М.-Кіево-Воронежская	2352	1696
М.-Курская	4015	3173
М.-Нижегородская	7229	6166
М.-Яросл.-Арханг.	9060	8683
Николаевская	21335	18079
Полѣсскія	6001	4887
Привислинскія	3598	2928
Риго-Орловская	17463	16636
С.-П.-Варшавская	12066	8415
Сызр.-Вяземская	4914	3900
Юго-Западныя	13176	12325

Полученіе съ другихъ дорогъ, какъ видно изъ этихъ цифръ, очень не велико. Болѣе значительныя сторонніе получения были на Моск.-Брестской дорогѣ (10996 т. пуд. съ Риго-Орл.), на Николаевской (2367 т. пуд. съ Моск.-Виндаво-Рыбинской и 808 т. пуд. съ С.-П.-Варш.), на С.-П.-Варшавской (2198 т. пуд. съ Либ.-Ром.), на Балтійской (924 т. пуд. съ Николаевск.) и на Юго-Западныхъ (708 т. пуд. съ Полѣсскихъ). Надо, впрочемъ, сказать, что въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ наблюдается увеличеніе перевозокъ въ прямомъ сообще-

[1]) Къ даннымъ о движеніи по дорогамъ приходится прибѣгнуть по неволѣ за неимѣніемъ какихъ-либо другихъ данныхъ.

ніи съ однѣхъ дорогъ на другія; процентное отношеніе прямого сообщенія къ общей перевозкѣ въ 1894—97 гг. равнялось 17%, а въ 1898 г.—21%. И это произошло, не смотря на сліяніе цѣлаго ряда мелкихъ дорогъ въ крупныя, что должно было уменьшить величину прямого сообщенія.

Изъ отдѣльныхъ пунктовъ полученія прежде всего надо упомянуть Москву. Какъ крупный населенный пунктъ и центръ русской промышленности, она издавна потребляетъ огромныя количества топлива. Расположенная недалеко отъ главныхъ лѣсистыхъ областей страны и мѣстъ передачи лѣсныхъ грузовъ съ р. Волги, не имѣющая вблизи каменноугольныхъ залежей, она долгое время отапливалась преимущественно дровами. Но въ послѣднее время начинаетъ усиливаться подвозъ къ ней минеральнаго топлива, главнымъ образомъ, нефти, которая доставляется по Волгѣ къ ближайшимъ пристанямъ и оттуда по примыкающимъ желѣзнымъ дорогамъ отправляется въ Москву. Прибытіе въ Москву дровъ, каменнаго угля и нефти въ 1878—98 гг. было слѣд. [1]):

Роды топлива	1878	1880	1882	1885	1886	1888	1889	1890
	милліоновъ пудовъ							
Дрова	60,7	69,3	68,3	68,1	62,0	63,2	63,8	57,2
Каменный уголь	2,0	4,0	6,0	5,8	7,7	9,7	9,6	7,8
Нефтяные остатки . .	1,1	1,6	1,8	2,5	3,0	8,0	9,1	9,9
Всего топлива . .	63,8	74,9	76,1	76,4	72,7	80,9	82,5	74,9
Роды топлива	**1891**	**1892**	**1893**	**1894**	**1895**	**1896**	**1897**	**1898**
	милліоновъ пудовъ							
Дрова	53,7	52,4	56,7	57,7	56,5	56,0	56,4	53,1
Каменный уголь	6,7	7,5	7,9	7,1	8,4	10,3	9,0	10,1
Нефтяные остатки . .	11,3	13,1	18,4	12,8	12,9	14,0	18,5	19,5
Всего топлива . .	71,7	73,0	83,0	77,6	77,8	80,3	83,9	82,7

[1]) Сост. на осн. Стат. Сборн. м-ва П. С. Данныя для нефтяного топлива до 1886 года заключаютъ въ себѣ и керосинъ, такъ какъ отдѣльныхъ свѣдѣній о не-

Въ семидесятыхъ годахъ Москва отапливалась исключительно дровами, но съ теченіемъ времени подвозъ дровъ все болѣе и болѣе сокращался, наоборотъ, доставка минеральнаго топлива очень быстро возрастала; каменный уголь и особенно нефтяные остатки не только покрывали приростъ ея потребности въ топливѣ, но и замѣщали древесное топливо въ удовлетвореніи стараго потребленія: тогда какъ общій подвозъ топлива увеличился съ 60—70 мил. пуд. до 80—83 мил. пудовъ, подвозъ дровъ, какъ видно изъ таблицы, сократился съ 60—69 мил. пуд. до 56—53 мил. пуд. Мы, несомнѣнно, наблюдаемъ процессъ постепенной замѣны древеснаго топлива минеральнымъ [1]).

фтяныхъ остаткахъ до этого времени нѣтъ. Приведенныя количества дровъ, каменнаго угля и нефти не вполнѣ сравнимы другъ съ другомъ; для того, чтобы сдѣлать ихъ таковыми, надо ихъ привести къ одному знаменателю по коэффиціентамъ тепло-производительности. „Матеріалы по пересмотру тарифовъ на перевозку лѣса и дровъ въ 1896 году“ (стр. 122) даютъ слѣдующую формулу для такого приведенія: 300 пудовъ дровъ=100 пуд. кам. угля=60 пуд. нефтяныхъ остатковъ. Переводя по этой формулѣ подвозъ минеральнаго топлива къ Москвѣ въ дрова получимъ слѣдующія количества всѣхъ 3-хъ родовъ топлива, выраженныя въ дровахъ:

Роды топлива	1878	1880	1882	1885	1886	1888	1889	1890
	въ милліонахъ пудовъ дровъ							
Дрова	60,7	69,3	68,3	68,1	62,0	63,2	63,8	57,2
Каменный уголь	6,0	12,0	18,0	17,4	23,1	29 1	28,8	23,4
Нефтяные остатки . .	5,5	8,0	9,0	12,5	15,0	40,0	45,5	49,5
Всего . . .	72,2	89,3	95,3	98,0	100,1	132,3	138,1	130,1

Роды топлива	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	въ милліонахъ пудовъ дровъ							
Дрова	53,7	52,4	56,7	57,7	56,5	56,0	56,4	53,1
Каменный уголь	20,1	22,5	23 7	21,3	25,2	30,9	27,0	30,3
Нефтяные остатки . .	56,5	65,5	92,0	64,0	64,5	70,0	92,5	97,5
Всего . . .	130,3	140,4	172,4	143,0	146,2	156,9	175,9	180,9

[1]) См. діаграмму № 18 въ прилож.

О томъ, какъ происходитъ эта замѣна, даютъ понятіе слѣд. цифры о разстояніяхъ, съ которыхъ подвозятся дрова въ Москву. Вотъ эти цифры для 1893, 1895 и 1898 годовъ [1]):

Годы / Версты	1893	1895	1898	Приростъ (+) или убыль (—) въ 1898 г. сравнит. съ 1893 г.
	тысячъ пудовъ			
1— 50	3926	2766	2229	— 1697
51—100	12889	12897	10771	— 2118
101—200	10452	8745	9358	— 1094
201—300	15018	12715	11178	— 3840
301—400	8687	9379	8153	— 534
401—500	7494	10916	12465	+ 4971
501—600	—	519	1063	+ 1063
свыше 600	—	—	16	+ 16

Какъ видно, все болѣе удлиняются разстоянія, съ которыхъ происходитъ подвозъ дровъ. Очевидно, лѣса вокругъ города вырубаются, и дрова приходится подвозить съ болѣе далекихъ разстояній; но увеличеніе дальности доставки въ связи съ общимъ умельшеніемъ запасовъ древеснаго топлива удорожаетъ ихъ. Параллельно съ этимъ въ странѣ развивается добыча минеральнаго топлива, а усовершенствованіе парового транспорта облегчаетъ доставку послѣдняго изъ самыхъ отдаленныхъ мѣстъ; мало по малу минеральное топливо становится дешевле дровъ, и начинается замѣна послѣднихъ этимъ топливомъ, сначала въ промышленныхъ заведеніяхъ, а потомъ и среди населенія. Желѣзныя дороги играютъ въ этомъ процессѣ выдающуюся роль; съ одной стороны, онѣ, какъ мы уже сказали, облегчаютъ массовое передвиженіе минеральнаго топлива, а съ другой, онѣ сами являются крупными потребителями дровъ, чѣмъ сильно способствуютъ вздорожанію этого рода топлива. Но имъ же желѣзныя дороги удешевляютъ и перевозку дровъ, этимъ онѣ до нѣкоторой степени задерживаютъ процессъ замѣны дровъ минеральнымъ топливомъ. Это обстоятельство очень важно еще съ другой точки зрѣнія. Облегчая подвозъ дровъ изъ болѣе отдаленныхъ лѣсныхъ пространствъ, желѣзныя дороги создаютъ то, что истребленіе лѣсовъ не ограничивается мѣстами, непосредственно

[1]) Сост. на осн. Сводной Стат. деп-та желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

примыкающими къ крупнымъ центрамъ городской и промышленной жизни, а проникаетъ въ глубь страны, достигая самыхъ глухихъ и отдаленныхъ ея частей.

Изъ другихъ крупныхъ пунктовъ полученія дровъ можно упомянуть Брянскій заводъ, Петербургъ, Бѣлостокъ, Тулу, Одессу, Орелъ, Вильну, Варшаву, Либаву, Александровскую (С.-П.-Варш. жел. дороги), Тифлисъ, Минскъ, Ригу и Иваново (М.-Ярос.-Арханг. жел. дор.) [1]).

Полученіе лѣсныхъ строевыхъ матеріаловъ, какъ видно изъ приведенной выше таблицы, больше всего въ Волжскомъ районѣ, но въ его полученіяхъ (32 мил. пуд.) значительная часть приходится на ст. Донскую Юго-Восточныхъ жел. дорогъ. Эта станція является пунктомъ передачи лѣса, идущаго съ Волги по линіи Волжская-Донская, на р. Донъ. Если исключить эту передачу составлявшую въ 1893 году почти 24 мил. пуд., то полученіе Волжскаго района сведется къ незначительному количеству въ 9 мил. пудовъ. Тогда первымъ по размѣрамъ полученія лѣсныхъ матеріаловъ будетъ безлѣсный Южный районъ. За нимъ слѣдуютъ районы: Привислинскій, Центральный-Земледѣльческій, Юго-Западный и Сѣверо-Западный. Если сравнить цифры полученія отдѣльныхъ районовъ съ цифрами отправленія, то оказывается, что послѣднее превышаетъ первое всего лишь въ трехъ районахъ: Сѣверо-Западномъ, Юго-Западномъ и Волжскомъ. Очевидно эти три района и являются главными поставщиками строевого лѣса, два первые своего собственнаго, а третій—подвозимаго къ нему по р. Волгѣ изъ сѣверо-восточныхъ лѣсистыхъ областей.

О томъ, откуда подвозятся лѣсные строительные матеріалы въ различныя части страны, даетъ понятіе таблица № 28 въ приложеніи, показывающая распредѣленіе отправленія и назначенія этого груза по дорогамъ въ 1898 году. Изъ нея видно, что весьма значительная часть строительныхъ матеріаловъ также перевозится въ мѣстномъ сообщеніи отдѣльныхъ дорогъ. Вообще же можно замѣтить слѣдующее: группа южныхъ дорогъ—Екатерининская дор.,—К.-Хар.-Севастоп. и Харк.-Николаевская—получаютъ лѣсные строительные матеріалы главнымъ образомъ съ дорогъ Екатерининской (11,9 мил. пуд. въ 1898 году), Либаво-Роменской (7,5 мил. пуд.), Полѣсскихъ (3,0 мил. пуд.), Харьк.-Николаевской (5,5 мил. пуд.) и Юго-Западныхъ (1,7 мил. пуд.). Группа подмосковныхъ дорогъ—М.-Брестская, М.-Казанская, М.-Курская, М.-Нижегородская, М.-Ярос.-

[1]) См. табл. № 27 въ прилож.

Арханг. и Николаевская—получаетъ больше всего со своихъ же дорогъ: съ М.-Брестской дороги 5,8 мил. пуд., съ М.-Нижегородской—10,4 мил. пуд., М.-Яросл.-Арханг.—18,7 мил. пуд. и Николаевской—8,0 мил. пуд.; изъ другихъ дорогъ больше всего на подмосковную группу посылаетъ Риго-Орловская (2,7 мил. пуд.). Въ группѣ дорогъ Привислинскаго края, т. е. на Варш.-Вѣнской и Привислянскихъ дорогахъ, изъ 12,7 мил. пуд. общаго полученія 8,8 мил. пуд. составляло полученіе своихъ собственныхъ грузовъ; изъ другихъ болѣе крупныя количества отправили Иванг.-Домбровская (1,1 мил. пуд.) и Юго-Западныя (1,2 мил. пуд.). Юго-Западныя дороги больше всего получаютъ со своихъ же станцій (12,0 мил. пуд.), затѣмъ крупное количество получается ими съ иностранныхъ дорогъ (8,4 мил. пуд.). Это лѣсные матеріалы, идущіе въ Одессу изъ Австріи черезъ Новоселицы. Наконецъ, дороги юго-востока и заволжья получаютъ лѣсные матеріалы преимущественно съ волжскихъ пристаней, гдѣ грузъ этотъ передается съ р. Волги [1]).

Изъ отдѣльныхъ пунктовъ полученія больше всего приходится на долю Москвы. Вотъ подвозъ къ ней лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ 1878—98 годахъ [2]):

1878 г. . .	14,0 мил. пуд.	1886 г. . .	15,1 мил. пуд.
1880 г. . .	11,4 „ „	1888 г. . .	15,4 „ „
1882 г. . .	14,6 „ „	1889 г. . .	14,7 „ „
1885 г. .	14,2 „ „	1890 г. . .	16,0 „ „

---

[1]) Отмѣчаемъ и для лѣсныхъ матеріаловъ весьма быстрый ростъ перевозокъ въ прямомъ сообщеніи на счетъ мѣстнаго сообщенія, вызванный въ послѣдніе годы пониженіемъ тарифныхъ ставокъ на провозъ лѣсныхъ грузовъ:

Годы	Перевезено въ мил. пуд.			% отношеніе къ общей перевозкѣ	
	въ мѣстномъ сообщеніи	въ прямомъ сообщеніи	Всего	мѣст. сообщ.	прям. сообщ.
1895	113,3	59,0	172,3	66	34
1896	115,1	66,3	181,4	63	37
1897	115,3	80,2	195,5	59	41
1898	127,7	102,6	230,3	55	45

За 3 года %-ное отношеніе прямого сообщенія ко всей перевозкѣ лѣсныхъ матеріаловъ увеличилось съ 34 до 45%.

[2]) Данныя взяты изъ Стат. Сборн. м-ва П. С.; они нѣсколько не совпадаютъ съ данными статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ (см. табл. № 25 въ прилож.).

1891 г. .	14,8 мил. пуд.	1895 г. .	17,8 мил. пуд.
1892 г. .	15,9 „ „	1896 г. .	20,1 „ „
1893 г. .	14,5 „ „	1897 г. .	23,2 „ „
1894 г. .	16,3 „ „	1898 г. .	27,8 „ „

Лишь въ послѣдніе 3 года подвозъ лѣса обнаруживаетъ болѣе или менѣе быстрый приростъ, до этого онъ оставался почти неизмѣннымъ. Совершенно иное наблюдается въ другихъ городахъ. Какъ видно изъ таблицы № 25 въ приложеніи полученіе Одессы за 8 лѣтъ (съ 1890 по 1898 годъ) увеличилось съ 5,2 до 14,9 мил. пуд., полученіе Варшавы—съ 1,4 до 9,5 мил. пуд., Риги—съ 1,6 до 5,2, Харькова—съ 1,6 до 4,5, Петербурга—съ 1,2 до 3,5 [1]), Юзова—съ 0, 7 до 2,1, Домбровы—съ 0,6 до 2,0 мил. пудовъ.

Мы разсмотрѣли отправленіе и полученіе лѣсныхъ грузовъ, въ видѣ дополненія къ этому прилагаемъ болѣе подробныя данныя о движеніи ихъ въ вывозномъ сообщеніи.

Вывозъ дровъ такъ ничтоженъ [2]), что останавливаться на перевозкахъ ихъ въ вывозномъ сообщеніи не стоитъ; если онѣ и существуютъ, то это ни что иное, какъ подвозъ дровъ въ пограничные пункты для ихъ собственныхъ нуждъ. Поэтому мы разсмотримъ лишь вывозное сообщеніе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ.

Вывозъ изъ Россіи всякаго лѣса вообще и строительнаго въ частности въ 1878—98 годахъ былъ слѣд. [3]):

Годы	Всякаго лѣса	въ томъ числѣ строительнаго	Годы	Всякаго лѣса	въ томъ числѣ строительнаго
	на тыс. рублей			на тыс. рублей	
1878	30.454	—	1889	55.778	51.219
1879	25.241	—	1890	53.740	49.044
1880	32.906	—	1891	43.734	39.147
1881	29.635	—	1892	49.085	43.801
1882	35.044	—	1893	40.447	35.751
1883	37.941	—	1894	39.200	35.500
1884	35.153	—	1895	40.191	35.990
1885	26.465	23.349	1896	46.765	41.250
1886	23.747	19.734	1897	54.840	47.461
1887	28.200	24.148	1898	57.480	49.099
1888	39.004	35.101			

[1]) Полученіе Петербурга такъ мало потому, что большую часть лѣса, какъ и дровъ, онъ получаетъ водою; въ 1898 году, напр, онъ получилъ этимъ путемъ дровъ 78,7 мил. пуд. и строевого лѣса 70,8 мил. пудовъ.

[2]) Въ 1898 г., напр., ихъ вывезено было всего на 782,5 тыс. рублей.

[3]) Данныя взяты изъ „Обзоровъ внѣшней торговли Россіи“.

За разсматриваемое время вывозъ лѣса почти удвоился; особенно быстро возрасталъ онъ въ концѣ 80-хъ годовъ, затѣмъ онъ рѣзко сокращается въ 90—94 годахъ, но въ слѣдующіе года опять сильно увеличивается[1]). Такія же колебанія испытывало и движеніе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ; это видно изъ слѣд. цифръ[2]):

1878 г. . .	6,7 мил. пуд.	1891 г. . .	14,3 мил. пуд.
1880 г. . .	5,3 „ „	1892 г. . .	19,8 „ „
1882 г. . .	12,0 „ „	1893 г. . .	16,9 „ „
1885 г. .	15,7 „ „	1994 г. . .	20,4 „ „
1886 г. . .	10,1 „ „	1895 г. . .	21,5 „ „
1888 г. . .	12,0 „ „	1896 г. . .	23,1 „ „
1889 г. . .	22,0 „ „	1897 г. . .	30,8 „ „
1890 г. . .	22,3 „ „	1898 г. . .	44,0 „ „

И здѣсь конецъ 80-хъ годовъ былъ временемъ быстраго возрастанія, смѣнившагося затѣмъ упадкомъ; но паденіе въ 90-хъ годахъ не было такъ сильно и продолжительно, а послѣдовавшее за нимъ въ 1895—98 годахъ увеличеніе было весьма значительно. Болѣе правильное возрастаніе вывознаго сообщенія сравнительно съ вывозомъ лѣсныхъ матеріаловъ за границу, объясняется увеличеніемъ потребленія строевого лѣса самими пограничными пунктами.

По отдѣльнымъ границамъ вывозное сообщеніе распредѣлялось слѣд. образомъ[3]):

Годы / Границы	1878	1880	1882	1885	1886	1888	1889	1890
	милліоновъ пудовъ							
Балтійская	1,2	1,7	3,5	2,7	2,7	3,5	4,3	4,7
Черномор.-Азовская .	0,9	1,0	2,3	1,9	2,7	3,0	6,3	6,4
Зап.-Сухопутная . . .	4,6	2,6	6,2	11,1	4,7	5,5	11,4	11,2
Годы / Границы	**1891**	**1892**	**1893**	**1894**	**1895**	**1896**	**1897**	**1898**
	милліоновъ пудовъ							
Балтійская	3,7	3,3	3,8	4,3	4,8	3,8	7,3	13,4
Черномор.-Азовская .	5,3	4,6	5,6	10,0	11,7	13,4	16,4	22,4
Зап.-Сухопутная . . .	5,3	11,9	7,5	6,1	5,0	5,9	7,1	8,2

[1]) См. діаграмму № 19 въ приложеніи.

[2]) Данныя взяты изъ Стат. Сборн. м-ва П. С.

[3]) Взято изъ того же источника.

Въ настоящее время больше всего подвозится къ пунктамъ черноморско-азовской границы, тогда какъ въ 70-хъ годахъ полученіе ея занимало послѣднее мѣсто. Такое значительное возрастаніе подвоза на югъ строевого лѣса надо объяснять прежде всего быстрымъ ростомъ спроса на лѣсъ со стороны самихъ южныхъ портовъ, а кромѣ того увеличеніемъ упоминаемаго выше подвоза лѣсныхъ матеріаловъ въ Одессу изъ Австріи черезъ Новоселицы. Полученіе западной-сухопутной границы до самаго послѣдняго времени играло выдающуюся роль во всемъ вывозномъ сообщеніи, но въ началѣ 90-хъ годовъ оно сократилось и съ той поры не можетъ подняться до прежнихъ размѣровъ. Какъ видно, и съ лѣсомъ происходитъ то же, что выше мы наблюдали для хлѣбныхъ грузовъ: подвозъ ихъ къ балтійскимъ портамъ и пунктамъ западной сухопутной границы все болѣе отодвигается на задній планъ быстро растущимъ полученіемъ южныхъ портовъ.

Если сравнить ростъ всей перевозки лѣсныхъ матеріаловъ съ ростомъ движенія ихъ въ вывозномъ сообщеніи, то оказывается, что второе значительно обгоняетъ первое; такъ, съ 1880—82 гг. по 1897—98 гг. общая перевозка возросла въ $2^1/_2$ раза, тогда какъ вывозное сообщеніе ушестерилось. Слѣдовательно, движеніе лѣса во внутреннемъ сообщеніи развивается несравненно медленнѣе, нежели въ вывозномъ. Но мы уже видѣли, что это доказываетъ не быстроту развитія вывоза лѣсныхъ матеріаловъ за границу, а расширеніе спроса на строевой лѣсъ со стороны пограничныхъ городовъ.

Бросимъ теперь общій взглядъ на тѣ пути по которымъ движутся лѣсные грузы по странѣ.

Самое большее количество ихъ направляется по р. Волгѣ и системѣ каналовъ, заканчивающейся у Петербурга. Лѣсные грузы, идущіе по этому пути распадаются на двѣ части: одна изъ нихъ возникаетъ у устья воднаго тракта принца Вюртембергскаго и, постепенно увеличиваясь, доходитъ до Петербурга; другая, зарождаясь у верховьевъ Волги, направляется внизъ, захватывая по пути лѣсные грузы, сплавляемые ея притоками. Максимальнаго количества она достигаетъ у Самары. Съ этого пункта лѣсъ, собранный въ лѣсистыхъ верховьяхъ Волги и ея притоковъ, начинаетъ распредѣляться по ея безлѣснымъ низовьямъ. Постепенно уменьшаясь въ попутныхъ пристаняхъ—Самарѣ, Саратовѣ, Камышинѣ—грузы эти подходятъ къ Царицыну. Здѣсь они раздѣляются на двѣ неравныя доли: меньшая направляется дальше внизъ и прибываетъ въ Астрахань, а большая остается въ Царицынѣ и отсюда по желѣзнымъ дорогамъ расходится во всѣ мѣста юго-восточнаго угла Европей-

ской Россіи, при чемъ значительная доля ея по дорогѣ Волжская-Донская подвозится къ р. Дону, по которому она и продолжаетъ свое движеніе на югъ. Таковъ главный путь лѣсныхъ грузовъ.

Затѣмъ самыя крупныя количества этихъ грузовъ движутся по дорогамъ, примыкающимъ къ Москвѣ, по направленію къ этой главной потребительницѣ лѣсныхъ товаровъ. Сюда относится движеніе по Николаевской, Московско-Яросл.-Архангельской, Моск.-Нижегородской, Моск.-Казанской, Московско-Курской дорогамъ и особенно по Моск.-Брестской дорогѣ.

Третьимъ значительнымъ токомъ лѣсныхъ грузовъ является южный. Онъ образуется раньше всего движеніемъ этихъ грузовъ по р. Днѣпру. Начинается сплавъ ихъ у самыхъ верховьевъ Днѣпра и его притоковъ (Припети и др.), протекающихъ по лѣснымъ бѣлорусскимъ губерніямъ и достигаетъ наибольшей величины у Кіева. Здѣсь онъ начинаетъ сокращаться: часть лѣса и дровъ остается въ самомъ Кіевѣ, другая—въ Черкассахъ, Кременчугѣ, въ Екатеринославѣ, гдѣ лѣсные грузы передаются на Екатерининскую желѣзную дорогу, доставляющую ихъ въ Донецкій каменноугольный и желѣзодѣлательный районъ, наконецъ, послѣдній остатокъ пройдя днѣпровскіе пороги, направляется къ Херсону.

Изъ желѣзныхъ дорогъ больше всего перевозятъ въ южномъ направленіи Юго-Западныя дороги. Онѣ получаютъ лѣсные грузы съ Полѣсскихъ дорогъ и, увеличивая количество ихъ отправленіями собственныхъ станцій, направляютъ ихъ къ Одессѣ. Велико также движеніе лѣса по Либаво-Роменской дорогѣ, которая отправляетъ лѣсные грузы изъ Полѣсья къ югу для снабженія безлѣсныхъ малороссійскихъ губерній. Наконецъ, небольшія количества лѣсныхъ грузовъ движутся въ южномъ направленіи по Курско-Харьк.-Азовской, Лозово-Севастопольской и Харьково-Николаевской дорогамъ.

Юго-Западныя дороги, Полѣсскія и Либаво-Роменская кромѣ южнаго обслуживаютъ также и западное направленіе. Движеніе лѣсныхъ грузовъ въ этомъ послѣднемъ направленіи составляетъ четвертый главный путь, по которому движутся эти грузы. Свое начало это направленіе береть въ тѣхъ же лѣсистыхъ губерніяхъ Литвы и Бѣлоруссіи, откуда лѣсные грузы идутъ по р. Днѣпру на югъ и по Моск.-Брестской дорогѣ на сѣверо-востокъ къ Москвѣ. Кромѣ трехъ приведенныхъ дорогъ оно обслуживается еще С.-Пет.-Варшавской и Привислянскими дорогами, и рѣками Западной Двиной и Нѣманомъ, по которымъ сплавляется значительныя количества лѣса, направляющагося за границу.

Послѣдній крупный токъ лѣсныхъ грузовъ составляетъ движеніе ихъ по Риго-Орловской дорогѣ на востокъ изъ лѣсного сѣверо-западнаго района въ бѣдныя лѣсомъ центральныя губерніи: Орловскую, Курскую и др.

Таково движеніе лѣсныхъ грузовъ. Какъ видно, оно зарождается въ двухъ мѣстахъ: 1) въ лѣсной области верховьевъ Волги и ея сѣверныхъ притоковъ; отсюда они идутъ на сѣверо-западъ по системѣ каналовъ, на юго-востокъ по р. Волгѣ и въ Московскій районъ по цѣлому ряду желѣзныхъ дорогъ; 2) въ лѣсной области, охватывающей Литву и Бѣлоруссію. Отсюда лѣсные грузы лучеобразно расходятся во всѣ стороны: по р. Днѣпру и Юго-Западнымъ дорогамъ на югъ, по Моск.-Брестской дорогѣ на сѣверо-востокъ въ Московскій районъ, по Риго-Орловской дорогѣ на востокъ, наконецъ, по Западной Двинѣ, Нѣману и дорогамъ Полѣсскимъ и Привислянскимъ на западъ.

ГЛАВА IV.

Движеніе каменнаго угля.

Въ первой главѣ показано было, какъ быстро возрастаетъ перевозка каменнаго угля по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и какое важное мѣсто занимаетъ въ настоящее время этотъ грузъ среди прочихъ товаровъ малой скорости.

Такой быстрый ростъ его перевозки находится въ тѣсной связи съ развитіемъ добычи и потребленія каменнаго угля въ Россіи. Вотъ данныя о внутренней добычѣ, ввозѣ изъ за границы, потребленіи и перевозкѣ каменнаго угля для 1876—98 годовъ [1]):

Годы	Добыча	Ввозъ	Добыча + ввозъ (потребленіе)	Перевозка	% отношение ко всѣмъ тов. малой скорости	Общій пробѣгъ	% отношение къ пробѣгу всѣхъ тов. малой скор.
	милліоновъ пудовъ				% %	милліардовъ пудо-верстъ	% %
1876	111	88	199	78,1	9,0	—	—
1878	154	111	265	102,6	9,4	29,6	6,7
1880	201	117	318	152,8	12,7	43,1	10,6
1882	230	106	336	170,9	12,5	51,0	10,6
1884	240	117	357	193,8	13,3	58,1	10,4
1885	261	111	372	207,1	13,7	63 8	11,2

[1]) Данныя для добычи взяты изъ „Отчетовъ Горнаго департамента“ и „Сборника статистич. свѣдѣній о горно-заводской промышленности Россіи“; данныя о ввозѣ—изъ „Обзоровъ внѣшней торговли Россіи“; данныя о желѣзнодорожномъ дви-

Годы	Добыча	Ввозъ	Добыча + ввозъ (потребленіе)	Перевозка	% отнош. ко всѣмъ тов. малой скорости	Общій пробѣгъ	% отнош. къ пробѣгу всѣхъ тов. малой скор.
	милліоновъ пудовъ				% %	милліардовъ пудо-верстъ	% %
1886	279	113	392	215,5	14,6	66,8	12,3
1888	317	111	428	241.7	12,5	75,1	9,8
1889	379	133	512	2[illegible]9,7	15,0	90,6	12,0
1890	367	113	480	266,9	13,6	82,9	10,9
1891	381	113	494	289,7	14,8	88,4	11,0
1892	422	109	533	319,7	16,5	103,7	12,5
1893	461	132	592	354,7	15,9	111,8	12,3
1894	528	148	677	401 4	15,4	131,8	12,2
1895	550	147	701	394.9	15,2	133,8	11,9
1896	569	155	724	445 2	15.8	146,1	11,8
1897	678	162	840	499,6	16,5	177,7	12,9
1898	747	197	944	569,0	17 1	190,7	12,9

Какъ видно изъ этой таблицы [1]), внутренняя добыча каменнаго угля съ 1876 по 1898 годъ увеличилась почти въ 7 разъ, не смотря на это ввозъ его изъ за-границы за то же время удвоился. Перевозка обогнала и ростъ добычи и ростъ потребленія: она за тѣ же 22 года увеличилась въ 7 слишкомъ разъ, благодаря чему и процентъ участія ея въ общей массѣ товаровъ малой скорости увеличился съ 9 до 17. Параллельно шло и удлиненіе средняго разстоя-

---

женіи изъ Стат. Сборн. м-ва П. С. См. табл. №№ 3, 4 и 6. Цифры общей перевозки, даваемыя статистикой м-ва П. С., нѣсколько расходятся съ цифрами Сводной Статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ. Вотъ тѣ и другія для 1894—98 гг.:

	По данн. м-ва П. С.	По данн. Св. Стат.	больше (+) или меньше (-) по данн. м-ва П. С.
1894 г. . . .	401,4	391,5 мил. пуд.	+ 9,9 мил. пуд.
1895 г. . . .	394,9	399,3 „ „	— 4,4 „ „
1896 г. . . .	445,2	445,4 „ „	— 0,2 „ „
1897 г. . . .	499,6	511.2 „ „	— 11,6 „ „
1898 г. . . .	569,0	565,5 „ „	+ 3,5 „ „

[1]) Ср. діаграмму № 21 въ приложеніи.

нія, на которое перевозился разсматриваемый грузъ, поэтому общее число пудоверстъ, дѣлаемыхъ каменнымъ углемъ, росло еще быстрѣе и за 20 лѣтъ возросло въ 7 слишкомъ разъ. Но вообще разстояніе, проходимое каменнымъ углемъ, вслѣдствіе его громоздкости, очень не велико, какъ видно изъ слѣд. таблицы [1]):

На разстояніяхъ: (верстъ)	Перевезено въ 1895 году	
	тыс. пуд.	% %
1— 500	323600	80.8
501—1000	48600	12,1
1001—1500	23700	5,9
1501—2000	1794	0.4
2001—2500	41	—
Свыше 2500	16	—
Итого	397451	99,2
Вся перевозка	339297	100,0

Свыше 80% всего угля перевозится на разстояніяхъ до 500 верстъ, затѣмъ перевозки постепенно сокращаются и почти совершенно исчезаютъ на разстояніяхъ свыше 2000 верстъ. Но и на сравнительно короткихъ разстояніяхъ передвиженіе огромныхъ массъ столь малоцѣннаго груза стало возможно исключительно, благодаря желѣзнымъ дорогамъ [2]). Какую важную роль играютъ послѣднія въ дѣлѣ развитія каменноугольной промышленности и снабженіи страны этимъ топливомъ, можно судить хотя-бы по тому что, напримѣръ, въ 1898 году на нихъ поступило 60% всего потребляемаго угля [3]). Значеніе желѣзныхъ дорогъ въ данномъ случаѣ усиливается еще тѣмъ, что внутренніе водные пути въ перевозкѣ ка-

---

[1]) Данныя взяты изъ „Матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку каменнаго угля по всей сѣти росс. желѣзныхъ дорогъ въ 1894 г. [Изд. деп-та жел.-дор. дѣлъ м-ва Фин., вып. I. Очеркъ положенія каменноугольной промышленности въ Россіи и за границей, вып. II. Обзоръ перевозокъ каменнаго угля по сѣти росс. жел. дор.].

[2]) См. Скворцовъ. Вліяніе парового транспорта, стр. 325.

[3]) Приведенныя выше количества перевозимаго угля еще не вошла „служебная перевозка" его отдѣльными желѣзными дорогами для своихъ собственныхъ нуждъ, о которой можно судить по тому, что въ 1898 году общее количество каменнаго угля, потребляемаго желѣзными дорогами составляло 136,9 мил. пудовъ.

меннаго угля не играютъ почти никакой роли; въ 1898 году по нимъ было перевезено всего лишь 7,7 мил. пудовъ [1]).

Мѣстами отправленія каменнаго угля являются районы его добыванія.

Наиболѣе усиленная добыча угля въ началѣ второй половины 19-го вѣка происходила въ Польскомъ каменноугольномъ районѣ, но очень скоро Донецкій бассейнъ оставилъ его далеко за собою. Развитіе желѣзнодорожной сѣти въ центральномъ промышленномъ районѣ вызвало разработку угля въ Подмосковномъ бассейнѣ, а развитіе желѣзной промышленности на Уралѣ и замѣтное уменьшеніе тамъ древеснаго топлива заставило обратить вниманіе на мѣстныя каменноугольныя залежи. Такимъ образомъ, за второе полустолѣтіе въ Россіи образовались четыре значительныхъ каменноугольныхъ района, производительность которыхъ за послѣдніе 9 лѣтъ выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Районы \ Годы	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	милліоновъ пудовъ								
Донецкій	183	192	217	239	293	298	312	412	483
Польскій (Домбровскій)	151	159	176	192	202	222	224	226	250
Уральскій	15	15	14	15	16	16	22	23	—
Подмосковный . . .	14	11	11	11	12	11	10	12	—

Сообразно этому распредѣлялись и отправленія угля по желѣзнымъ дорогамъ:

Районы и дороги \ Годы	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	милліоновъ пудовъ								
Донецкій (Екатерин., Юго-Восточня и К.-Х.-Севастоп. дор.) . .	117,4	134,8	169,8	177 9	203,1	198,6	238,7	288,6	322,8
Польскій (Варш.-Вѣнская и Иванг.-Домбров. дор.)	107,9	116,3	121,6	137,6	154,1	16[3],6	172,1	183,8	190,8
Уральскій (Пермь-Тюменск. дор.) . . .	8,0	9,1	9,5	10,0	—	10,0	12,0	12,8	11.8
Подмосковный (Сызр.-Вязем.-Моск.-Курск. дорог.)	5,9	4,4	4,4	6,4	—	3,9	3,4	3,0	3,6

[1]) См. табл. № 9 въ прилож.

Первое мѣсто и по количеству добываемаго угля, и по размѣрамъ желѣзнодорожнаго отправленія принадлежитъ Донецкому бассейну; Польскій районъ значительно уступаетъ ему въ обоихъ отношеніяхъ, два же остальные района, какъ видно, играютъ крайне второстепенную роль въ снабженіи страны углемъ. Если сравнивать отправленія Донецкаго и Польскаго бассейна, то бросается въ глаза крайне быстрый ростъ донецкихъ отправокъ: въ 1890 году онѣ почти равнялись польскимъ, а въ 1898 году отправленіе Донецкаго бассейна превосходило 300 мил. пуд., тогда какъ Польскій районъ не довелъ своихъ отправокъ и до 200 мил. пуд. Такое быстрое развитіе добычи и отправленія угля изъ Донецкаго бассейна объясняется богатствомъ каменноугольныхъ залежей этого района, въ томъ числѣ высокаго качества антрацита и коксующихся углей. Но и помимо этого здѣсь дѣйствовало много другихъ причинъ: сосѣдство съ залежами желѣзной руды, породившее въ донецкомъ бассейнѣ широко-поставленную металлургическую промышленность, отсутствіе древеснаго топлива на всемъ югѣ и недостатокъ его на юго-западѣ, установленіе ввозной пошлины на уголь въ 1884 году, повышеніе ея въ 1886 году и особенно въ 1891 году, когда она для угля, ввозимаго черезъ черноморскіе и азовскіе порты, доведена была до 4 коп. золотомъ съ пуда угля и до 6 коп. съ пуда кокса.

Но и перевозки польскаго угля очень быстро увеличиваются. Развитіе Домбровскаго каменноугольнаго бассейна находится въ тѣсной связи съ ростомъ промышленности въ Привислинскомъ краѣ и вообще съ расширеніемъ потребности этого края въ топливѣ. Сравнительная бѣдность его лѣсомъ, густота населенія и промышленный строй края заставили его давно уже перейти къ каменному углю, который и поставляется копями Домбровскаго бассейна. Сильный толчекъ развитію каменноугольной промышленности этого района былъ данъ проведеніемъ въ 1885 году Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги. Благодаря ей добыча домбровскаго угля въ одинъ годъ увеличилась съ 109 до 120 мил. пуд. Вторымъ благопріятнымъ условіемъ было установленіе ввозной пошлины на иностранный уголь. Изъ послѣднихъ событій надо упомянуть введеніе въ началѣ 90-хъ годовъ урегулированныхъ тарифовъ на перевозку угля по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Это открыло домбровскому углю новые рынки сбыта въ юго-западной и центральной Россіи.

Изъ отдѣльныхъ станцій отправленія въ Донецкомъ бассейнѣ выдѣляются: Алмазная, отправившая въ 1898 году почти 50 мил.

пудовъ; Мушкетово и Рудничная, отправившія свыше 30 мил. пуд.; Горловка и Ясиноватая, отправившія каждая болѣе 20 мил. пудовъ; Шахтная, Мандрыкино, Кривой-Торецъ, Криничная и Варваропольe, отправившія отъ 10 до 20 мил. пуд.; наконецъ, Щегловка, Власовскія Копи, Грушевка, Голубовка, Харцызкъ и Марьевка, отправившія въ 1898 году отъ 5 до 10 мил. пуд. каждая [1]).

Въ Домбровскомъ бассейнѣ больше всего отправила Домброво, сдавшая на желѣзныя дороги въ 1898 году почти 52 мил. пудовъ; затѣмъ идутъ Нивки и Милевицы, отправившія свыше 40 мил. пуд., Стржемешницы, пославшія почти 20 мил. пуд.; наконецъ, Гзиховъ, Сельце, Сосновицы [2]) и Казимиръ, отправившія отъ 5 до 10 мил. пудовъ [3]).

Въ Уральскомъ бассейнѣ главныя отправленія производятся со станцій: Кизелъ, Луньевка и Губаха; въ Подмосковномъ—со станцій Оболенская, Товарково и Скопинъ Сызр.-Вяземской желѣзной дороги [4]).

Отправленіе желѣзными дорогами иностраннаго угля абсолютно очень не велико, но довольно быстро возрастаетъ. Вотъ его размѣры въ послѣдніе годы [5]):

1890 г. . .	9,3 мил. пуд.	1894 г. . .	13,2 мил. пуд.
1891 г. . .	10,5 „ „	1895 г. . .	13,5 „ „
1892 г. . .	15,1 „ „	. . . . .	. . . . .
1893 г. . .	16,7 „ „	1898 г. .	34,7 „ „

Такъ какъ ввозъ иностраннаго угля, какъ показано выше, за то же время составлялъ 113—197 мил. пуд., то изъ этого можно заключить, что почти весь иностранный уголь идетъ на нужды са-

---

[1]) См. табл. № 29 въ прилож.

[2]) Нивки, Милевицы, Гзиховъ и Сельце все это копи, расположенныя у Сосновицъ, поэтому Статистич. Сборники м-ва П. С. въ обзорахъ объединяютъ всѣ эти станціи съ собств. Сосновицами въ одно наименованіе „Сосновецъ", тогда отправленіе этого пункта, не считая иностраннаго угля, подвозимаго Верхне-Силезскими желѣзными дорогами, достигаетъ въ 1898 г. 110,4 мил. пуд по даннымъ деп-та жел.-дор. дѣлъ и 89,1 мил. пуд. по даннымъ Стат. Сборн. м-ва П. С. (Въ „Обзорѣ" 60 выпуска „Сборника" на стр. 9, въ примѣчаніи почему то, вопреки табл. I, стр. 245, собственное отправленіе Сосновца показано въ 97 мил. пуд.). Это новое доказательство небрежнаго составленія „Обзоровъ").

[3]) См. ту же таблицу.

[4]) Въ 1898 году первыя три станціи отправили 6,8, 2,5 и 2,0 мил. пуд., вторыя три—1,0, 1,0 и 0,5 мил. пуд.

[5]) Сост. на осн. данныхъ Сводной Стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

михъ пограничныхъ пунктовъ, внутрь же страны его проходитъ лишь 10—18% всего ввозимаго количества.

Наибольшее количество иностраннаго угля ввозится черезъ Петербургъ, затѣмъ идутъ Сосновицы и Рига, далѣе слѣдуютъ Граница и Либава, послѣдними пунктами, ввозящими болѣе или менѣе значительное количество угля, являются Ревель и Одесса. Черезъ эти пункты въ 1896—98 гг. ввезено было [1]):

Ввозные пункты	1896	1897	1898
	милліоновъ пудовъ		
Петербургъ	81,5	83,8	93.4
Сосновицы	22,5	26,4	35,0
Рига	15,1	17.9	21,0
Граница	5,1	6,9	9,5
Либава	6,0	6,2	7,1
Ревель	1,9	2,4	3,1
Одесса	5,1	3.7	2,3

Нѣсколько иначе распредѣляется отправленіе иностраннаго угля изъ пограничныхъ пунктовъ. Петербургъ, получившій 93,4 мил. пуд., въ томъ же году отправилъ всего 3879 тыс. пуд, все же остальное количество осталось въ немъ для его собственныхъ потребностей; наоборотъ, Сосновицы отправили 14964 тыс. пуд., хотя полученіе ихъ почти въ три раза меньше. Вотъ цифры отправленія иностраннаго угля и количества послѣдняго, оставшагося въ самихъ пограничныхъ городахъ для 1898 года:

Ввозные пункты	Отправлено по жел. дор.	Осталось для внутр. потребленія
	милліоновъ пудовъ	
Петербургъ	3,9	89,5
Сосновицы	15,0	20,0
Рига	7,8	13,2
Граница	5,4	4,1
Либава	0,5	6,6
Ревель	0,2	2,9
Одесса	1,1	1,2

[1]) Взято изъ Обзоровъ внѣшней торговли.

Больше всего отправляютъ иностраннаго угля Сосновицы, Рига. и Граница. Потребленіе иностраннаго угля особенно велико въ Петербургѣ [1]). Затѣмъ идутъ Сосновицы, которыя потребляютъ значительныя количества ввозимаго изъ Силезіи кокса, такъ какъ уголь, добываемый въ ихъ собственныхъ и въ сосѣднихъ копяхъ непригоденъ для металлургіи. За Сосновицами слѣдуетъ Рига. Относительно ея, впрочемъ, надо замѣтить, что и изъ 7,8 мил. пуд. иностраннаго угля, отправляемаго ею по желѣзнымъ дорогамъ 5,3 мил. пуд. составляютъ перевозки этого угля изъ предмѣстья Риги Мюльграбена, въ самый городъ Ригу и другое предмѣстье ея—Александровскія ворота [2]). Если отбросить это количество, то отправленіе Ригой иностраннаго угля внутрь страны сокращается до $2^1/_2$ мил. пудовъ, а потребленіе ея самой увеличивается съ 13,2 до $18^1/_2$ мил. пудовъ. Слѣдующими городами по отправленію иностраннаго каменнаго угля являются Граница и Либава. Обороты остальныхъ пунктовъ незначительны.

Переходя къ разсмотрѣнію полученія каменнаго угля, надо прежде всего остановиться на потребленіи его отдѣльными районами, такъ какъ въ зависимости отъ этого распредѣляется и полученіе угля различными пунктами рельсовой сѣти.

Къ сожалѣнію, данныя о географіи потребленія угля очень не точны, и на основаніи этихъ данныхъ можно обрисовать его лишь въ самыхъ общихъ чертахъ [3]).

---

[1]) Для другихъ годовъ ввозъ иностраннаго угля въ Петербургъ, отправленіе его по желѣзнымъ дорогамъ и потребленіе этого угля самимъ Петербургомъ видно изъ слѣд. цифръ:

Годы	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	милліоновъ пудовъ							
Ввозъ иностр. угля . .	60,6	62,6	77,3	82,5	82,6	81,5	83,8	93,4
Отправленіе его по желѣзнымъ дорогамъ . .	4,0	3,7	4,1	3,4	3,0	3,3	3,5	3,9
Потребленіе иностраннаго угля	56,6	58,9	73,2	78,1	78, 6	78,2	80,3	89,5

[2]) По даннымъ Сводной Статистики дев-та жел.-дор. дѣлъ.

[3]) Въ указанныхъ выше „Матеріалахъ по пересмотру тарифовъ на перевозку каменнаго угля“ приведены слѣдующія порайонныя данныя о потребленіи этого топлива промышленными предпріятіями въ 1890 году:

Наибольшее количество угля потребляется на югѣ—въ южныхъ малороссійскихъ и юго-западныхъ губерніяхъ. Вторымъ райономъ крупнаго потребленія угля является Привислинскій край. Далѣе идутъ Прибалтійскій и Пріозерный районы, но потребленіе этихъ районовъ имѣетъ очень мало значенія для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ бо́льшую часть сжигаемаго здѣсь угля составляетъ иностранный уголь, потребляемый въ Петербургѣ, Ригѣ, Либавѣ и другихъ балтійскихъ портахъ. Значительно меньше потребленіе каменнаго угля въ центральныхъ, приволжскихъ и московскихъ-промышленныхъ губерніяхъ, гдѣ съ нимъ конкурируетъ древесное и особенно нефтяное топливо. Самыя меньшія количества угля потребляются въ лѣсистомъ Сѣверо-Западномъ районѣ и въ богатомъ нефтью Закавказьи.

Сообразно съ изложеннымъ распредѣленіемъ потребленія распредѣляется и полученіе каменнаго угля по желѣзнымъ дорогамъ. Къ этому надо прибавить, что большая громоздкость этого груза и развитіе желѣзодѣлательной и металлургической промышленности въ Донецкомъ и Домбровскомъ каменноугольныхъ бассейнахъ создаютъ многочисленныя перевозки его въ предѣлахъ самихъ дорогъ-отправительницъ. Это видно изъ слѣд. перечня дорогъ, получившихъ въ теченіе 1896—98 гг. не менѣе десяти милліоновъ пудовъ угля [1]):

Районы	мил. пуд.	% отнош. кам. угля ко всему потребляемому топливу
Южный и Юго Западный	105,7	87,9
Привислинскій	74,6	75,5
Прибалтійскій и Пріозерный . . .	63,1	60,0
Малороссійскій	15,9	68,1
Центральный-Землед.	14,5	36,4
Приволжскій и Восточный	14,1	7,7
Московскій-Промышл.	14,0	8,9
Сѣверо-Западный	2,2	8,3
Кавказскій	1,2	2,3
Всего	305,0	38 5

Къ сожалѣнію составители отчета опять не указываютъ, какія губерніи они включаютъ въ эти произвольно сгруппированные районы.

[1]) Сост. на осн. табл. № 30 въ приложеніи.

Главнѣйшія дороги полученія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ съ 1890 г.
	милліоновъ пудовъ			
Екатерининская	33,5	73,1	129,9	96,4
Варшавско-Вѣнская	59,8	76,4	96,1	36,3
К.-Харьк.-Севастопольская	28 2	36.6	5?,2	23,0
Лодзинская	24,5	43,4	44,4	19,9
Юго-Западная	15,8	29,1	42,1	26,3
Юго-Восточная	18,6	23,7	40,2	21,6
Иванг.-Домбровская	7,8	18,0	31,5	23,7
Харьк.-Николаевская	16 1	23,9	24,6	8.5
Привислинскія	9,7	15,9	21,6	11 9
Моск.-Курская	10,7	10 5	12,4	1,7
Пермь-Тюменская	8,0	10,0	11,8	3,8
Николаевская	3,9	3,5	10,8	6,9
%-ное отношеніе полученія этихъ дорогъ ко всей перевозкѣ	91%	91%	92%	—

Кромѣ Юго-Западныхъ, Московско-Курской и Николаевской дорогъ всѣ приведенныя дороги являются либо дорогами наибольшаго отправленія каменнаго угля, либо непосредственно къ нимъ примыкающими. При этомъ двѣ первыя дороги по размѣрамъ отправленія угля—Екатерининская въ Донецкомъ и Варш.-Вѣнская въ Домбровскомъ бассейнѣ—занимаютъ первыя мѣста и по полученію. Сравненіе 1898 года съ 1890 годомъ показываетъ болѣе или менѣе крупное увеличеніе на всѣхъ упомянутыхъ дорогахъ. Особенно значительно оно на Екатерининской, Варшаво-Вѣнской, Юго-Западныхъ, К.-Харьк.-Севастоп., Иванг.-Домбров., Лодзинской и Юго-Восточныхъ дорогахъ.

Какъ распредѣляются по отдѣльнымъ дорогамъ полученія донецкаго, домбровскаго, подмосковнаго и иностраннаго угля видно для тѣхъ же 1890, 1895 и 1898 годовъ изъ помѣщенной въ приложеніи таблицы № 30. Она показываетъ, что исключительно уголь донецкаго бассейна получаютъ южныя дороги: Владикавказская, Екатерининская, К.-Харьк.-Севастопольская, М.-Кіево-Воронежская, Харьково-Николаевская и Юго-Восточныя. Домбровскій уголь является единственнымъ или сильно преобладающимъ въ полученіи

дорогъ Привислинскаго края: Варш.-Вѣнской, Привислинской, Ивангородо-Домбровской, Лодзинской, и кромѣ того на дорогѣ С.-Пет.-Варшавской. Остальныя дороги получаютъ уголь нѣсколькихъ происхожденій. Такъ, на дорогахъ Прибалтійскаго края—Балтійской, Либаво-Роменской, Николаевской, Риго-Орловской, а также на Московско-Нижегородской дорогѣ преобладаетъ полученіе донецкаго и иностраннаго угля; на дорогахъ примыкающихъ къ Москвѣ—М.-Брестской, М.-Казанской и М.-Курской получаются всѣ роды угля, въ томъ числѣ и уголь подмосковнаго бассейна; на дорогахъ Юго-Западныхъ преобладаютъ полученія донецкаго и домбровскаго угля, наконецъ, на средне-русскихъ—Рязанско-Уральской и Сызряно-Вяземской—дорогахъ преобладаетъ донецкій и подмосковный уголь.

Полученіе различныхъ углей этими группами дорогъ и измѣненія, происшедшія въ немъ съ 1890 г. по 1898 годъ, видны изъ слѣдующей таблицы [1]):

Группы дорогъ	Годы	Донецкій уголь	Домбровскій уголь	Иностранный уголь	Подмосковный уголь	Всего
		милліоновъ пудовъ				
Южныя дороги	1890	104.8	—	—	—	104.8
	1895	166.8	0,3	—	—	167,2
	1898	259,3	0,3	—	—	259 7
Привислинскія + С. Пет.-Варш. . .	1890	0,2	102.7	0,3	—	103,1
	1895	—	153,4	4,7	—	158,1
	1898	2.2	175 0	20,3	—	198,1
Юго-Западныя дороги	1890	11 0	4,7	0,1	—	15,8
	1895	14 5	11.1	2,6	—	29,1
	1898	27,2	12.9	2.0	—	42.1
Прибалтійскія + М.-Нижегород . .	1890	1,2	—	10.3	—	11.4
	1895	4.9	2,2	7.1	—	14,6
	1898	14 3	1.4	10.9	0,1	26,7
Подмосковныя дороги	1890	9,7	0,6	0.9	2,9	14,1
	1895	9,7	1,0	1,1	2,0	13,8
	1898	13,7	1 2	0,5	2,0	17,6
Средне-русскія дороги	1890	0,3	—	—	3.3	3,6
	1895	1,7	—	0.2	1,9	3,8
	1898	4,6	—	0,3	1,5	6,6
Вся сѣть желѣзныхъ дорогъ . . .	1890	117,4	107,9	9.3	5,9	259,3
	1895	198,6	168,6	13.5	3.9	399,3
	1898	322,8	190,8	34,7	3 6	565,5

[1]) Сост. на осн. табл. № 30 въ приложеніи.

Больше всего получаютъ южныя дороги, притомъ же полученіе ихъ съ каждымъ годомъ сильно увеличивается. Подвозится къ нимъ почти исключительно донецкій уголь, на счетъ котораго и происходитъ увеличеніе общаго количества получаемаго угля.

Второе мѣсто принадлежитъ Привислинскимъ дорогамъ, къ которымъ надо присоединить и С.-Пет.-Варшавскую. Здѣсь преобладаетъ свой домбровскій уголь, но съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе возрастаетъ полученіе иностраннаго угля, подвозимаго изъ Силезіи: въ 1890 году количество этого угля едва равнялось 300 тыс. пуд., въ 1895 г. оно составляло уже 4700 тыс., а въ послѣднемъ разсматриваемомъ году полученіе его дошло до 20300 тысячъ пудовъ. Очевидно, мѣстный уголь не можетъ удовлетворять быстро растущему спросу на минеральное топливо со стороны Привислинскаго края и все большую часть своей потребности ему приходится покрывать иностраннымъ силезскимъ углемъ, обладающимъ къ тому же весьма высокими качествами.

Слѣдующими по размѣрамъ полученія каменнаго угля являются Юго-Западныя дороги. Постепенный ростъ полученія этихъ дорогъ съ 15,8 мил. пудовъ до 42,1 мил. пудовъ, показываетъ, какъ быстро растетъ потребленіе каменнаго угля въ прорѣзываемомъ ими районѣ. Не считая иностраннаго угля, подвозимаго къ нимъ въ незначительномъ количествѣ черезъ Одессу и пункты западной сухопутной границы, изъ за снабженія этихъ дорогъ борются между собой два крупныхъ каменноугольныхъ бассейна—донецкій и домбровскій. Эта борьба видна изъ слѣд. процентныхъ данныхъ полученія каждато угля ко всему полученію:

	Донецкій уголь	Домбровскій уголь	Иностранный уголь	Всего
1890 г.	69%	29%	2%	100%
1895 г.	52%	39%	9%	100%
1898 г.	65%	31%	4%	100%

Эти цифры показываютъ нѣкоторое паденіе значенія донецкаго угля и увеличеніе подвоза угля изъ Домбровскаго бассейна, и отчасти изъ за границы. Особенно велико было сокращеніе полученія донецкаго угля въ 1895 году; это, вѣроятно, находится въ связи съ урегулированіемъ тарифовъ на перевозку каменнаго угля въ 1891 году, такъ какъ именно съ этого времени началось быстрое увеличеніе отправокъ домбровскаго угля въ районъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ; въ 1890 г. этого угля было отправлено 4,7 мил. пуд., въ 1891 году—4,8 мил. пуд., въ 1892 году уже—6,9 мил., а въ 1893 году—10,3 мил., т. е. за два года увеличеніе составило 5,5

мил. пудовъ, тогда какъ во всѣ послѣдующіе годы, до 1898 года включительно, оно составляло всего 2,6 мил. пудовъ.

Меньше полученіе дорогъ Прибалтійскихъ. Дороги эти до послѣдняго времени получали почти исключительно иностранный уголь, но съ каждымъ годомъ все болѣе увеличивается подвозъ къ нимъ донецкаго угля, и въ настоящее время полученіе послѣдняго уже превосходитъ подвозъ иностраннаго. Эта побѣда русскаго угля надъ иностраннымъ ясно видна изъ слѣдующихъ цифръ процентнаго отношенія того и другого ко всему количеству угля, подвозимаго на прибалтійскія дороги:

Годы	Донецкій уголь	Иностранный уголь	Остальной уголь	Всего
1890	10%	90%	—	100%
1895	34%	49%	17%	100%
1898	54%	41%	5%	100%

Для болѣе ранняго времени о сокращеніи полученія въ этомъ районѣ иностраннаго каменнаго угля можно судить по слѣдующимъ цифрамъ перевозокъ угля по Николаевской желѣзной дорогѣ въ направленіи отъ Петербурга къ Москвѣ [1]):

1885 г. . . .	10.196 тыс. пудовъ	1895 г. . . .	2.866 тыс. пудовъ
1886 г. . . .	9.129 „ „	1896 г. . . .	2.535 „ „
1889 г. . . .	7.920 „ „	1897 г. . . .	1.644 „ „
1890 г. . . .	4.540 „ „	1898 г. . . .	1.980 „ „

Цифры обнаруживаютъ систематическое паденіе перевозокъ угля изъ Петербурга. Наоборотъ, перевозки по той же дорогѣ въ направленіи отъ Москвы къ Петербургу—быстро увеличиваются, какъ это видно изъ слѣдующихъ чиселъ:

1885 г. . . .	33 тыс. пудовъ	1895 г. . . .	1.130 тыс. пудовъ
1886 г. . . .	37 „ „	1896 г. . . .	1.167 „ „
1889 г. . . .	125 „ „	1897 г. . . .	9.483 „ „
1890 г. . . .	140 „ „	1898 г. . . .	8.190 „ „

Въ этомъ направленіи движется донецкій уголь; слѣдовательно, эти данныя, еще разъ подтверждаютъ указанную выше побѣду русскаго угля надъ иностраннымъ.

Переходя къ дорогамъ, примыкающимъ къ Москвѣ, надо прежде всего указать на то, что полученіе ими каменнаго угля очень

[1]) Числа взяты изъ Стат. Сборниковъ м-ва П. С.

не велико и кромѣ того почти не увеличивается въ теченіе разсматриваемыхъ 8 лѣтъ. Такая неподвижность полученія объясняется конкурренціей съ каменнымъ углемъ нефтяного топлива, подвозимаго по рѣкѣ Волгѣ и примыкающимъ къ ней желѣзнымъ дорогамъ. Изъ отдѣльныхъ родовъ каменнаго угля здѣсь больше всего получается донецкаго и подмосковнаго угля; на долю остальныхъ двухъ—домбровскаго и иностраннаго—приходятся самыя незначительныя количества, хотя полученіе перваго изъ этихъ двухъ очень быстро возрастаетъ.

Меньше всего получаютъ каменнаго угля двѣ средне-русскія дороги: Сызрано-Вяземская и Рязанско-Уральская. По своему происхожденію получаемый ими уголь въ 1890 году былъ почти исключительно подмосковный, но съ тѣхъ поръ полученіе этого угля постепенно сокращается, а его мѣсто занимаетъ донецкій уголь, подвозъ котораго къ этимъ двумъ дорогамъ за восемь лѣтъ увеличился съ 300 тыс. пуд. до $4^1/_2$ милліоновъ.

Изъ отдѣльныхъ пунктовъ полученія рѣзче всего выдѣляются размѣрами получаемаго угля два города Привислинскаго края: Лодзь и Варшава. Вотъ постепенное развитіе полученія ими каменнаго угля:

Годы	Полученіе Варшавы		Полученіе Лодзи
	По даннымъ м-ва П. С.	по даннымъ департамента жел.-дор. дѣлъ	
	милліоновъ пудовъ		
1880	30,2	—	—
1882	25,2	—	—
1885	24,6	—	—
1886	25,6	—	—
1888	30,7	—	—
1889	27,4	—	—
1890	28,5	32,4	24,5
1891	26,3	31,2	30,6
1892	27,5	32,6	32,2
1893	30,3	35,5	36,2
1894	30,8	40,5	38,6
1895	33,3	43,1	43,3
1896	34.1	43,4	42,9
1897	37,4	47,0	46.2
1898	46,7	43,2	44,4

Оба города получаютъ въ настоящее время почти одинаковое количество угля, вмѣстѣ же на ихъ долю приходится около 90 мил. пудовъ, т. е. почти шестая, а въ иные годы даже пятая часть всего каменнаго угля, перевозимаго по рельсовой сѣти. Нельзя не отмѣтить крупнаго несовпаденія данныхъ Статистическихъ Сборниковъ м-ва п. с. съ данными Сводной Статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ. Оба источника обнаруживаютъ даже качественное различіе погодныхъ колебаній, не говоря уже о количественныхъ несовпаденіяхъ.

Изъ прочихъ станцій полученія наибольшія количества приходятся на промышленные и крупные населенные пункты, расположенные либо въ самыхъ каменноугольныхъ бассейнахъ, либо недалеко отъ нихъ. Таковы въ Донецкомъ районѣ Кайдакская, Тритузная, Харьковъ, Дружковка, Сартана, центры металлургической промышленности Юзово и Кривой Рогъ, наконецъ, соляныя копи Славянска; въ Домбровскомъ бассейнѣ выдѣляются: Островецъ, Домброва, Ченстоховъ, Ивангородъ, Гзиховъ и Руда Гузовская; наконецъ, въ Уральскомъ—Березники [1]). Далѣе надо отмѣтить въ качествѣ пунктовъ полученія каменнаго угля азовскіе и черноморскіе порты: Маріуполь, Таганрогъ, Ростовъ, Одесса. Особенно велико полученіе двухъ первыхъ, переотправляющихъ уголь малымъ каботажемъ въ Крымъ и Одессу и большимъ—въ Турцію. Гораздо меньше получаютъ балтійскіе порты, такъ какъ они почти всю свою потребность въ углѣ удовлетворяютъ иностраннымъ углемъ. Болѣе другихъ среди нихъ выдѣляется Рига, но мы уже говорили, что это лишь полученіе угля самимъ городомъ изъ его предмѣстья Мюльграбена. Подвозъ русскаго угля въ Петербургъ очень незначителенъ, хотя и быстро увеличивается.

Полученіе каменнаго угля Москвой, какъ показано уже въ предыдущей главѣ, также сравнительно не велико, но за 20 лѣтъ оно увеличилось съ 2 до 10 мил. пуд., т. е. въ 5 разъ. Такой быстрый ростъ объясняется не столько общимъ увеличеніемъ потребленія топлива Москвою, сколько замѣной каменнымъ углемъ все болѣе исчезающихъ дровъ. Подвозъ угля возросталъ бы еще быстрѣе, если бы ему не пришлось конкуррировать на этомъ рынкѣ съ нефтяными остатками. О происхожденіи угля, поступающаго въ Москву, можно судить по разстояніямъ, съ которыхъ онъ туда подвозится. Вотъ данныя для 1895 года [2]):

---

[1]) См. табл. № 31 въ приложеніи.

[2]) Сост. на основаніи „Матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку каменнаго угля“. Общій итогъ, взятый изъ Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ, не совпадаетъ съ данными м-ва П. С., приведенными въ III главѣ.

Разстоянія	Тысячъ пудовъ	% %
1— 50	43	0,4
51— 150	2	—
151— 200	22	1,3
201— 300	34	
301— 400	83	
401— 600	2	—
601— 700	1530	14.6
701—1000	3	—
1001—1100	5124	73.2
1101—1200	2554	
1201—1400	„	—
1401—1500	1094	10,4
Свыше 1500	4	—
Всего	10.465	100

Для того чтобы понять эту таблицу, надо принять во вниманіе, что на разстояніи отъ 150 до 400 верстъ отъ Москвы лежатъ станціи отправленія подмосковнаго угля; затѣмъ въ 610 верстахъ отъ нея лежитъ Петербургъ, отправляющій въ Москву иностранный уголь; на разстояніи 1000--1200 верстъ расположенъ Донецкій, а на разстояніи 1400—1500 верстъ—Домбровскій каменноугольный районъ. Тогда цифры таблицы ясно показываютъ, что больше всего подвозится въ Москву донецкаго угля, значительно меньше иностраннаго, еще меньше домбровскаго и самое незначительное количество подмосковнаго.

Въ общемъ движеніе каменнаго угля рисуется, съ одной стороны, въ видѣ поступленія огромныхъ количествъ его на дороги, прорѣзывающія Донецкій и Домбровскій каменноугольные бассейны, откуда онъ расходится во всѣ стороны, а съ другой—въ видѣ небольшихъ отправленій его балтійскими портами, станціями Пермь-Тюменской желѣзной дороги и дорогами, проходящими черезъ Подмосковный бассейнъ.

Движеніе донецкаго угля представляется прежде всего въ передвиженіи угольныхъ массъ въ предѣлахъ самого же Донецкаго бассейна. При этомъ такъ какъ главныя каменноугольныя копи рас-

положены въ восточной части бассейна, а на западѣ его лежатъ важные центры металлургической промышленности, то уголь движется здѣсь преимущественно въ одномъ направленіи: съ востока на западъ. Это обстоятельство сильно уменьшаетъ пропускную способность Екатерининской желѣзной дороги и вызываетъ много хлопотъ по заготовкѣ въ мѣстахъ отправленія каменнаго угля необходимаго подвижного состава. Въ этомъ, между прочимъ, а также въ неравномѣрности добычи донецкаго угля по мѣсяцамъ, вслѣдствіе недостатка рабочихъ во время производства полевыхъ работъ, лежитъ причина столь частыхъ залежей каменноугольныхъ грузовъ на станціяхъ Екатерининской и Курско-Харьк.-Севастопольской дорогъ [1]).

Изъ Донецкаго бассейна уголь расходится по тремъ направленіямъ—сѣверномъ, западномъ и южномъ. Грузы, идущіе въ сѣверномъ направленіи движутся двумя путями: 1) по Курско-Харьк.-Севастопольской дорогѣ къ Харькову, откуда одна часть ихъ уходитъ въ районъ М.-Кіево-Воронежской дороги, а другая продолжаетъ движеніе на сѣверъ и черезъ Курскъ, Орелъ, Тулу направляется къ Москвѣ и Петербургу; 2) по линіи Ростовъ-Козловъ Юго-Восточныхъ дорогъ, откуда она частями поступаетъ въ Воронежъ на М.-Кіево-Воронежскую дорогу, въ Грязяхъ—на Грязе-Царицынскую линію и въ Козловѣ—на Рязанско-Уральскую дорогу. Движеніе по обоимъ путямъ, въ началѣ очень большое, постепенно уменьшается по мѣрѣ приближенія къ сѣверу и востоку вслѣдствіе все большей конкурренціи дровъ, нефтяного топлива и отчасти иностраннаго угля. Западное направленіе донецкаго угля, не считая перевозокъ въ предѣлахъ самого Донецкаго бассейна, начинается со станціи Долинской Екатерининской дороги. Отсюда каменноугольные грузы направляются къ Знаменкѣ, гдѣ они распадаются на двѣ части: одна уходитъ на Фастовскую линію Юго-Западныхъ дорогъ, а другая идетъ къ станціи Бирзулѣ тѣхъ же дорогъ и отсюда движется на югъ къ Одессѣ и на сѣверъ по направленію къ Граеву, постепенно распредѣляясь по Юго-Западному краю. Дальнѣйшее движеніе донецкаго угля на западъ задерживается, съ одной стороны, конкурренціей древеснаго топлива, поставляемаго Днѣпровско-Пришетскимъ полѣсьемъ, а съ другой—домбровскимъ углемъ, соперничество котораго становится все сильнѣе по мѣрѣ приблиг-

[1]) См. Отчеты Харьковскаго временнаго комитета по завѣдыванію вывозомъ минеральнаго топлива и соли, отправляемыхъ съ дорогъ: Кур.-Харьк.-Азовской, Донецкой и Екатерининской за 1891, 92 и 93 года. Харьковъ. 1892, 93 и 94 гг.

женія къ Привислинскому краю. Послѣднее направленіе, въ которомъ движется донецкій уголь—южное—состоитъ изъ подвоза его къ портамъ Азовскаго моря: Маріуполю, Таганрогу и Ростову, гдѣ часть угля передается на Владикавказскую дорогу, и, наконецъ, изъ движенія его по Лозово-Севастопольской линіи въ Таврическую губернію.

Домбровскій уголь собирается на станціяхъ Варшавско-Вѣнской и Ивангородо-Домбровской дорогъ. Отсюда онъ направляется къ Лодзи, Варшавѣ и Ивангороду, постепенно распредѣляясь по промежуточнымъ станціямъ. Затѣмъ небольшія количества его по С.-Пет.-Варшавской дорогѣ идутъ на сѣверъ къ Петербургу и М.-Брестской на востокъ къ Москвѣ. Наконецъ, значительная часть его изъ Ивангорода черезъ Ковель передается на Юго-Западныя дороги, по которымъ она идетъ въ Юго-Западный край, двигаясь на встрѣчу углю Донецкаго бассейна.

Иностранный уголь движется въ небольшомъ количествѣ по Николаевской, Балтійской и Риго-Орловской дорогамъ и въ значительно большемъ между пограничными станціями Варшавско-Вѣнской дороги.

Движеніе уральскаго угля состоитъ изъ мѣстныхъ перевозокъ его въ предѣлахъ Пермь-Тюменской дороги.

Наконецъ, подмосковный уголь перевозится въ мѣстномъ сообщеніи Сызрано-Вяземской дороги и въ небольшихъ количествахъ по Моск.-Курской дорогѣ направляется къ Москвѣ.

ГЛАВА V.

Движеніе нефтяныхъ грузовъ.

Россія вмѣстѣ съ Соединенными Штатами Сѣверной Америки доставляютъ вдвоемъ почти все количество нефти, добываемой во всемъ мірѣ. По даннымъ, приводимымъ г. Гулишамбаровымъ [1]), въ 1893 году изъ общей міровой добычи нефти въ 735,5 мил. пудовъ на долю Сѣв. Ам. Соединенныхъ Штатовъ приходилось 375,2 мил. пудовъ т. е. 51% общаго количества и на долю Россію 338,5 мил. пудовъ, т. е. 46% его, а вмѣстѣ 97%, такъ что на всѣ остальныя государства приходилось только 3% всей добычи нефти.

Въ Россіи добыча нефти сосредоточена почти исключительно въ Закавказьи въ окрестностяхъ Баку; лишь незначительныя количества ея добываются на Сѣверномъ Кавказѣ—въ Терской области, возлѣ станціи Грозный Владикавказской желѣзной дороги, и въ Кубанской области, около станціи Ильская той же дороги. Такъ, напримѣръ, въ 1898 году изъ 515 мил. пудовъ общей добычи нефти 486 мил. пудовъ составляла бакинская нефть, 27 мил. пуд.—грозненская, около 1500 тыс. пуд.—нефть Ильскаго источника и около 500 тыс. пуд.—нефть остальныхъ мѣсторожденій [2]). Такое географическое распредѣленіе добычи нефти, какъ мы увидимъ ниже, всецѣло опредѣляетъ крайне своеобразный характеръ движенія этого груза.

Постепенное развитіе добычи нефти въ Бакинскомъ районѣ съ 1876 года видно изъ слѣдующихъ чиселъ:

---

[1]) Въ книгѣ: „Нефтяная промышленность Соед. Шт. Сѣв. Америки въ связи съ общимъ промышленнымъ развитіемъ страны". Изд. деп-та торг. и мануф. Спб. 1894 г., стр. 183.

[2]) По даннымъ Сборниковъ статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности Россіи.

1876 г.—11	мил. пуд.	1888 г.—182	мил. пуд.
1877 г.—12,5	„	1889 г.—192	„
1878 г.—15	„	1890 г.—226	„
1879 г.—21,5	„	1891 г.—275	„
1880 г.—25	„	1892 г.—286	„
1881 г.—40,5	„	1893 г.—325	„
1882 г.—50,5	„	1894 г.—297	„
1883 г.—60	„	1895 г.—377	„
1884 г.—90	„	1896 г.—386	„
1886 г.—116	„	1897 г.—422	„
1886 г.—150	„	1898 г.—486	„
1887 г.—165	„		

За 22 года добыча нефти увеличилась болѣе, нежели въ 40 разъ. Такой быстрый ростъ начался съ конца 70-хъ годовъ [1]. Эти годы отмѣчены въ русской нефтяной промышленности началомъ дѣятельности фирмы братьевъ Нобель. Фирма эта не только вложила въ нефтяное дѣло значительныекапиталы, но кромѣ того примѣнила въ немъ усовершенствованные пріемы обработки сырья, а главное улучшила способы передвиженія нефти путемъ перекачки по трубамъ изъ мѣстъ добычи на заводы и введеніемъ наливной перевозки нефтяныхъ грузовъ на судахъ и въ вагонахъ—цистернахъ. Эта послѣдняя сразу удешивила стоимость передвиженія нефтяныхъ грузовъ и дала сильный толчекъ развитію нефтяной промышленности. Въ 80-хъ годахъ расширенію нефтяного дѣла способствовало продолженіе до Баку Поти-Тифлисской желѣзной дороги, что открыло нефтянымъ грузамъ бакинскихъ источниковъ удобный выходъ въ Черное море и за границу, кромѣ того на тѣ же года приходится отмѣна акциза на нефть. Благодаря всѣмъ этимъ условіямъ, въ связи съ увеличеніемъ спроса на нефть, добыча съ каждымъ годомъ дѣлала все большіе и большіе шаги впередъ. Развитіе нефтяной промышленности непрерывно продолжается вплоть до нашего времени и все говоритъ за то, что и въ будущемъ ее ждетъ такой быстрый ростъ. Объ этомъ можно судить по тому, что въ настоящее время изъ 6000 десятинъ нефтеносныхъ земель Бакинскаго района разрабатывается всего лишь около 600, т. е. менѣе $^1/_{10}$ части [2].

---

[1]) См. діаграмму № 22 въ приложеніи.

[2]) См. „Матеріалы по пересмотру тарифовъ на нефтяные грузы по всей сѣти росс. желѣзныхъ дорогъ въ 1896 году". Спб., 1896 г., вып. II. „Статистич. данныя

Техническая обработка нефти также сосредоточена преимущественно въ Бакинскомъ районѣ. Современное состояніе ея и развитіе въ теченіе 90-хъ годовъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

Произведено	1890 г.	1892 г.	1894 г.	1896 г.	1898 г.	Приростъ съ 1890 г. по 1898 г.
	милліоновъ пудовъ					
1. Керосина и другихъ освѣтительныхъ маслъ	68,4	78,6	71,2	82,2	91,6	23,2
2. Смазочныхъ маслъ	4,5	5,8	6,8	8,1	11,1	6 6
3. Нефтяныхъ остатковъ (мазута).	96,9	117,3	193,6	208,2	242,6	145,7
4. Прочихъ продуктовъ изъ нефти.	—	0,2	0,4	—	—	—
Всего 1—3	169,8	201,7	271,6	298,5	345,3	175,5

Таблица обнаруживаетъ крайне быстрый ростъ обработки нефти. Вмѣстѣ съ тѣмъ она показываетъ типичное свойство русской нефтяной промышленности. Какъ видно, она работаетъ главнымъ образомъ на мазутъ: въ то время какъ керосинъ составляетъ (1898 годъ) около 26,5% всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ, на долю мазута приходится свыше 70% ихъ. Такое преобладаніе нефтяныхъ остатковъ надъ керосиномъ объясняется, съ одной стороны, составомъ русской нефти, содержащей всего 33% керосина, и 66% остатковъ; этимъ русская нефть сильно отличается отъ американской, у которой процентное отношеніе керосина и остатковъ какъ разъ обратное. Съ другой же стороны, столь крупное производство нефтяныхъ остатковъ обусловливается огромнымъ спросомъ на нихъ со стороны поволжской и центральной Россіи, которыя съ исчезновеніемъ дровъ все болѣе переходятъ къ нефтяному топливу. Расширеніемъ спроса на нефтяное топливо въ этихъ районахъ объясняется, между прочимъ, то, что за восемь послѣднихъ лѣтъ производство керосина увеличилось всего на 34%, тогда какъ производство нефтяныхъ остатковъ за то же время возросло въ $2^1/_2$ раза.

Нѣсколько иначе распредѣляется движеніе различныхъ нефтяныхъ продуктовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Вотъ перевозки отдѣльныхъ категорій этихъ продуктовъ въ 90-хъ годахъ.

по нефтяной и керосиновой промышленности". По даннымъ, приведеннымъ въ „Вѣсти. Фин., Промышл. и Торг., 1901 г., № 38, въ статьѣ „Обзоръ бакинской нефтяной промышленности за 1900 годъ", добыча бакинской нефти въ 1899 и 1900 годахъ дошла до колоссальныхъ количествъ: 525,2 и 600,8 мил. пудовъ.

Перевезено	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ								
Нефти и нефтяныхъ остатковъ	34,5	37,4	43,1	58,6	69,4	82,7	93,0	120,8	108,7
Керосина и прочихъ освѣтит. маслъ . . .	73,9	76,9	80 3	86,5	79,7	85,4	89,0	89,2	96 5
Олеонафтовъ	6,3	7,4	8,9	7,6	8,1	7,8	9.0	12 1	10,9
Остальныхъ нефтян. продуктовъ	0,4	0,4	0,8	2,4	2,0	3,8	5,8	3,2	4,3
Всего . . .	115,0	122,2	133 2	155,0	159,2	179,7	196,8	225,3	220,4

На желѣзныхъ дорогахъ нѣтъ такого перевѣса нефтяныхъ остатковъ надъ керосиномъ, какой наблюдается въ производствѣ. Лишь въ послѣдніе три года перевозка сырой нефти и остатковъ превысила движеніе керосина, до того же времени количество послѣдняго было значительно больше нефтяныхъ остатковъ. Такое различіе объясняется тѣмъ, что почти всѣ нефтяные остатки изъ Баку поступаютъ черезъ Каспійское море на р. Волгу, гдѣ они расходятся въ огромныхъ количествахъ, не попадая вовсе на желѣзныя дороги. Наоборотъ, керосинъ вывозится изъ Баку главнымъ образомъ по желѣзной дорогѣ (Закавказской), направляясь по ней въ Батумъ. Вотъ какъ распредѣляется вывозъ нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку по этимъ двумъ направленіямъ въ 1898 году[1]):

Названіе продуктовъ	По Каспійскому морю	Въ томъ числѣ на Волгу	По Закавказской жел. дорогѣ	Всего	По Каспійскому морю	По Закавказской жел. дорогѣ
	милліоновъ пудовъ				% %	
Нефтяные остатки	237,9	228,3	5,3	242,4	98	2
Керосинъ и др. освѣтит. масла	34,2	27,4	60,5	94,7	36	64
Сырая нефть	34,0	32,8	9,8	43,8	78	22
Смазочныя масла	2,6	2,2	7.8	10,4	25	75
Остальные нефтяные продукты	1,3	1,3	0,1	1,4	94	6
Всего	309,2	291,9	83,5	392,7		

[1]) По даннымъ „Обзора Бакинской нефтяной промышленности за 1898 годъ“.

Нефтяные остатки, какъ видно, почти цѣликомъ уходятъ на Волгу, сырой нефти туда направляется около $^3/_4$; керосина же 64% поступаетъ на Закавказскую желѣзную дорогу и лишь 36% его идетъ на Каспійское море; но и изъ этого послѣдняго количества около $5^1/_2$ мил. пудовъ передается въ Петровскѣ на Владикавказскую желѣзную дорогу, такъ что на Волгу уходитъ не болѣе 28% [1]).

Но желѣзнодорожная перевозка нефтяныхъ продуктовъ имѣетъ съ производствомъ этихъ продуктовъ то общее свойство, что въ ней, какъ и въ производствѣ, количество нефтяныхъ остатковъ возрастаетъ значительно быстрѣе, нежели количество керосина. За восемь разсматриваемыхъ лѣтъ перевозка нефти и остатковъ утроилась, а движеніе керосина возросло всего на 30%. Въ первой главѣ мы уже указывали на болѣе быстрый ростъ движенія нефти и остатковъ въ теченіе всего 20-лѣтія—съ начала 80-хъ по конецъ 90-хъ годовъ.

---

[1]) Въ 1900 году по даннымъ цит. статьи въ „Вѣстн. Фин., Промышл. и Торг.“, 1901 г., № 38, вывозъ изъ Баку по способамъ отправки распредѣлялся слѣдующимъ образомъ:

Наименованіе нефтяныхъ продуктовъ	По Каспійскому морю	По желѣзной дорогѣ	Гужемъ	Всего
	милліоновъ пудовъ			
Нефтяные остатки . . .	259,0	4,6	0,8	264,4
Керосинъ и др. освѣтит. масла	60,7	62,9	0,3	123,4
Сырая нефть	27,5	11,5	—	39,0
Смазочныя масла	3,8	9,6	0,2	13,6
Остальные продукты . .	2,0	0,1	0,1	2,2
Всего	352,9	88,8	1,1	443,1

Самымъ интереснымъ фактомъ является рѣзкое увеличеніе вывоза керосина морскимъ путемъ. Онъ увеличился какъ абсолютно—на 26,5 мил. пудовъ,—такъ и относительно—въ 1898 году онъ составлялъ 36% всего вывоза изъ Баку, а въ 1898 году поднялся до 48,9%. Изъ 60 мил. пудовъ освѣтительныхъ нефтяныхъ маслъ, вывозимыхъ по Каспійскому морю, 12 мил. пудовъ ушло черезъ Новороссійскъ за границу, и направились они не по Закавказской желѣзной дорогѣ, а кружнымъ путемъ по Владикавказской дорогѣ исключительно вслѣдствіе недостаточной пропускной способности первой изъ этихъ дорогъ. Сопоставить съ этими данными о вывозѣ изъ Баку перевозки по желѣзнымъ и воднымъ путямъ за неимѣніемъ новѣйшихъ данныхъ, къ сожалѣнію, не можемъ.

Перевозка смазочныхъ маслъ и остальныхъ продуктовъ, добываемыхъ изъ нефти, хотя довольно быстро возрастаетъ, но абсолютно и въ настоящее время очень незначительна.

Переходя къ болѣе детальному разсмотрѣнію движенія нефтяныхъ грузовъ, надо прежде всего остановиться на перевозкѣ ихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ и особенно по р. Волгѣ. Уже приведенныя выше данныя о вывозѣ нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку показываютъ, какую важную роль играетъ эта рѣка въ дѣлѣ доставки нѣкоторыхъ изъ нихъ съ отдаленнаго Апшеронскаго полуострова въ главныя мѣста потребленія. Она является главнымъ резервуаромъ, въ который переливается большая часть бакинскихъ нефтяныхъ грузовъ, и изъ котораго грузы эти при помощи сѣти примыкающихъ желѣзныхъ дорогъ разливаются по странѣ. Если такіе дешевые товары, какъ нефть и мазутъ, стоющіе на мѣстѣ отъ 8 до 10 коп. пудъ, могутъ доходить до Москвы и другихъ отдаленныхъ пунктовъ потребленія, то это объясняется исключительно тѣмъ, что почти на всемъ этомъ колоссальномъ пути они пользуются услугами дешеваго воднаго транспорта. Въ 1898 году, напримѣръ, доставка пуда нефти изъ Бакинскаго рейда до устьевъ Волги стоила отъ $^3/_4$ до 1 коп. и отъ устьевъ волги до Нижняго, лежащаго отъ Астрахани на растояніи 2108 верстъ — отъ $4^1/_2$ до $5^1/_4$ копѣекъ, а всего за 3100 верстъ отъ $5^1/_4$ до $6^1/_4$ копѣекъ[1]).

Параллельное развитіе движенія нефтяныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ видно изъ слѣдующей таблицы[2]):

Годы	По желѣзнымъ дорогамъ		По воднымъ путямъ		По жел. дорогамъ и воднымъ путямъ за вычетомъ передачъ	
	Нефть и остатки	Керосинъ и др. продукты изъ нефти	Нефть и остатки	Керосинъ и др. продукты изъ нефти	нефть и остатки	керосинъ и др. продукты
	милліоновъ пудовъ					
1876	5,3		1,9		—	
1878	7,5		6,8		9,7	
1880	11,9		11,0		14,4	
1882	16,5	16,7	7,3	8,4	36,7	

[1]) По даннымъ „Обзоръ Бакинской промышленности за 1898 годъ".

[2]) Сост. на осн. табл. №№ 3, 9 и 10 въ приложеніи.

Годы	По желѣзнымъ дорогамъ		По воднымъ путямъ		По жел. дорогамъ и воднымъ путямъ за вычетомъ передачъ	
	Нефть и остатки	Керосинъ и др. продукты изъ нефти	Нефть и остатки	Керосинъ и др. продукты изъ нефти	нефть и остатки	керосинъ и др. продукты
	милліоновъ пудовъ					
1884	20,8	29,4	15.0	12,6	61,9	
1885	14,7	37,2	19.7	12,7	64,9	
1886	10,0	43,8	21,0	12 7	71,3	
1888	19,5	67,3	30,7	15,2	105,8	
1889	27.8	76,8	42,4	18,7	48,1	78,8
1890	34.7	81,5	44,3	18 1	57,3	83,4
1891	37,4	84,7	50.0	21.5	59,3	88,9
1892	44,1	85,0	63,0	22,5	73,5	89,6
1893	59,5	98,7	93,4	27,9	105,3	113,1
1894	73,0	90,1	125,4	22,0	144.5	94,0
1895	82,6	97,0	123,8	23,6	147,1	100,8
1896	97,7	99,5	133,9	26,6	170,6	106.9
1897	121,8	103,6	184,0	33,5	214,3	116,6
1898	109,8	111,6	207.5	34,6	230,5	126,7

Если на желѣзныхъ дорогахъ нефть начинаетъ лишь въ послѣдніе годы преобладать надъ керосиномъ и другими продуктами изъ нефти, то водные пути перевозятъ почти исключительно нефть и остатки, движеніе же керосина очень не велико и сравнительно очень слабо возрастаетъ [1]).

Выше мы сказали, что среди водныхъ путей въ дѣлѣ перевозки нефтяныхъ грузовъ исключительную роль играетъ р. Волга. Вотъ сопоставленіе движенія этихъ грузовъ по всѣмъ воднымъ путямъ и по р. Волгѣ [1]):

Названіе водныхъ путей	1890 г.		1895 г.		1898 г.	
	Нефти	Керосина	Нефти	Керосина	Нефти	Керосина
	милліоновъ пудовъ					
По всѣмъ водн. пут. .	44,3	18,1	123,8	23,6	207,5	34,6
По р. Волгѣ	43,7	16,4	123,0	20,8	207,0	33,4
По другимъ рѣкамъ .	0,6	1,7	0,8	2,8	0,5	1,2

[1]) См. діаграммы №№ 22 и 23 въ приложеніи.

[2]) Эти и другія данныя о водныхъ путяхъ взяты изъ Стат. Сборниковъ м-ва П. С.

Какъ видно нефть исключительно перевозится по р. Волгѣ, керосинъ же почти весь, за исключеніемъ незначительнаго количества, движущагося по Днѣпру, Дону и Ю. Бугу.

Движеніемъ нефти и остатковъ по р. Волгѣ и небольшими размѣрами перевозокъ ихъ по Закавказской желѣзной дорогѣ опредѣляется весь характеръ отправленія этого груза желѣзными дорогами. Очевидно, что главнѣйшими пунктами отправленія должны служить волжскія пристани. Дѣйствительно, въ 1898 году изъ 108,7 мил. пудовъ всего отправленія нефти и остатковъ десятью волжскими пристанями отправлено 85 мил. пудовъ, т. е. почти 80% отправленія всей рельсовой сѣти. Изъ другихъ пунктовъ отправленія выдѣляются Баку, отправившій въ 1898 году 6,9 мил. пудовъ и Грозный, отправленіе котораго составляло 6,7 мил. пудовъ.

Изъ волжскихъ пристаней больше всего отправляютъ Нижній, Саратовъ, Царицынъ и Ярославль. Это видно изъ слѣдующей таблицы прибытія водою къ волжскимъ пристанямъ и отправленія изъ нихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1898 году.

Названіе пристаней	Прибыло водой	Отправлено по жж. дд.
	милліоновъ пудовъ	
Нижній	44,3	24,0
Ярославль	25,8	16,5
Саратовъ	29,6	14,3
Царицынъ	32,5	12,1
Кинешма	18,5	8,7
Рыбинскъ	13,1	4,9
Камышинъ	0,7	2,3
Самара	14,2	1,6
Батраки	11,4	0,6
Всего	190,1	85,0

Вездѣ прибытіе значительно больше отправленія по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ нефть расходуется на самыхъ пристаняхъ, идетъ на нужды пароходства, наконецъ, отвозится желѣзными дорогами для своихъ собственныхъ нуждъ въ качествѣ служебныхъ грузовъ, не упоминаемыхъ въ комерческой статистикѣ то-

варнаго движенія. Лишь въ Камышинѣ отправленіе оказалось нѣсколько больше, что объясняется неточностью регистраціи прибывающихъ грузовъ. Кромѣ того въ 1898 году прибыло водой въ окскую пристань, Рязань, 5 мил. пудовъ и отправлено изъ нея по желѣзнымъ дорогамъ 3,9 мил. пудовъ.

Постепенное развитіе желѣзнодорожныхъ отправленій нефти отдѣльными пристанями въ теченіе 90-хъ годовъ показываетъ нижеслѣдующая таблица. Для удобства всѣ пристани раздѣлены на сѣверныя и южныя, снабжающія нефтью различные районы страны: первыя преимущественно Московскій-Промышленный, вторыя—Центрально-Земледѣльческій и Южное Поволожье.

Названіе пристаней	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—) съ 1890 по 1898 годъ
	милліоновъ пудовъ			
Рыбинскъ	—	3,9	4,9	+ 4,9
Ярославль	2,5	13,4	16,5	+ 14,0
Кинешма	0,5	5,0	8,7	+ 8,2
Нижній	13.7	15,7	24,0	+ 10,3
Рязань	1,0	2,5	3,9	+ 2,9
Самара	0,9	1,2	1,6	+ 0,7
Батраки	1,0	4,9	0,6	— 0.4
Всего сѣверныя .	19,6	46,6	60,2	+ 40 6 (207%)
Саратовъ	1,2	13,6	14,3	+ 13,1
Камышинъ	—	1,5	2,3	+ 2,3
Царицынъ	6,6	9,6	12,1	+ 5.5
Всего южныя . .	7,8	24,7	28,7	+ 20,9 (255%)
Итого . . .	27,4	71,3	88,9	+ 61,5 (225%)

Въ общемъ отправленіе всѣхъ разсматриваемыхъ пристаней за восемь лѣтъ болѣе, нежели утроилось. Наибольшее абсолютное увеличеніе обнаружили Ярославль и Нижній изъ сѣверныхъ пристаней и Саратовъ—изъ южныхъ. Сопоставленіе же отправленій всѣхъ сѣверныхъ и южныхъ пристаней показываетъ, что хотя абсолютно отправленіе первыхъ увеличилось въ два раза больше, нежели отправленіе вторыхъ, но относительно послѣднее растетъ быстрѣе. Это объясняется болѣе быстрымъ распространеніемъ потреб-

ленія нефтяного топлива въ районѣ южныхъ дорогъ Грязи-Царицынской и Рязанско-Уральской. Но во всякомъ случаѣ огромный приростъ отправленія сѣверныхъ пристаней показываетъ, что между южными приволжскими дорогами и Волгой почти не существуетъ конкурренціи по снабженію нефтью Московскаго района. Большая часть нефтяныхъ грузовъ поднимается до самыхъ сѣверныхъ пристаней и лишь тамъ мѣняетъ дешевый водный транспортъ на желѣзнодорожный.

Развитіе отправленія изъ остальныхъ пунктовъ—Баку и Грознаго—въ теченіе 90-хъ годовъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

	1890 г.	1895 г.	1897 г.	1898 г.
Баку отправилъ . . .	3,3 м. п.	4,6 м. п.	7,1 м. п.	6,9 м. п.
Грозный „ . . .	—	3,1 „	18,2 „	6,7 „

Отправки изъ Баку развиваются очень медленно, наоборотъ, недавно открытый Грозненскій источникъ въ нѣсколько лѣтъ довелъ свое отправленіе до 18 мил. пудовъ, такъ что добываемая въ немъ нефть не только покрывала потребность Сѣвернаго Кавказа, но большими партіями черезъ Петровскъ начала отправляться на Волгу. Послѣдній годъ (1898-ой) для грозненской нефтяной промышленности былъ крайне неблагопріятенъ, поэтому отправленіе Грознаго съ 18 мил. пудовъ упало до 7 мил. Разсмотрѣнными двѣнадцатью станціями исчерпываются почти всѣ желѣзнодорожныя отправки нефти и нефтяныхъ остатковъ[1]).

Для разсмотрѣнія полученія нефтяныхъ остатковъ мы, за неимѣніемъ готовыхъ порайонныхъ данныхъ, раздѣляемъ всю сѣть желѣзныхъ дорогъ на порайонныя группы, слѣдуя при этомъ образцу такого раздѣленія, приведенному въ „матеріалахъ, по пересмотру тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ въ 1896 году“ [2]). Вотъ полученіе отдѣльныхъ группъ въ 1890, 95 и 1898 годахъ:

---

[1]) Непрерывныя данныя объ отправленіи ихъ съ 1890 года см. въ приложеніи табл. № 32.

[2]) Вотъ это раздѣленіе:

группа *примосковскихъ* дорогъ: М.-Брестская, М.-Казанская, М.-Курская, М.-Нижегородская, М.-Ярослав.-Архангельская (съ Шуйско-Ивановской) и Сызрано-Вяземская дороги.

группа *пріозерныхъ* дорогъ: Балтійская, М.-Виндаво-Рыбинская (прежде Рыбинско-Болог.), Николаевская (съ Боровичской) дороги.

Группы дорогъ	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ съ 1890 по 1898 г	
	милліоновъ пудовъ				% %
Московскаго района	19,0	49,8	57,9	38,9	205
Приволжскаго „	5,2	11,7	14,7	9,5	183
Пріозернаго „	0,7	7 9	13,7	13,0	1844
Закавказья	3.5	4,8	6 9	3,4	99
Сѣвернаго Кавказа	—	3.7	5,1	5,1	—
Сѣверо-Западнаго района . .	1,1	1.8	4,8	3,7	336
Южнаго „ . .	1.2	2.4	4 7	3,5	292
Привислинскаго „ . .	0,3	0.5	0,6	0,3	100

Больше всего полученіе Московскаго, Приволжскаго и Пріозернаго районовъ. Но приведенныя данныя сгруппированы по дорогамъ, и потому не дають точнаго понятія о полученіи отдѣльныхъ районовъ. Такъ, напримѣръ, въ группу дорогъ Пріозернаго района включена Николаевская дорога, которая однимъ концомъ примыкаетъ къ Москвѣ. Поэтому далеко не вся, пребывающая на станціи этой дороги, нефть относится къ Пріозерному району; значительная часть ея направляется по ней изъ Рыбинска въ Москву; такъ напримѣръ, въ 1898 году изъ 10976 тыс. пудовъ общаго полученія Николаевской дороги Москва получила 2589 тыс. пудовъ.

Изъ другихъ районовъ самыя крупныя количества нефти и остатковъ получаются Закавказьемъ и Сѣвернымъ Кавказомъ. Но и эти цифры не представляютъ размѣровъ потребленія нефти указанными районами, такъ какъ значительная часть получаемыхъ ими нефтяныхъ грузовъ приходится на долю Батума и Петровска, от-

---

группа *приволжскихъ* дорогъ: Рязанско-Уральская, Самаро-Златоустовская и Юго-Восточныя дороги.

группа *сѣверо-западныхъ* дорогъ: Либаво-Роменская, Полѣсская, Риго-Орловская и С.-Пет.-Варшавская дороги.

группа *южныхъ* дорогъ: Екатерининская, Курско-Харьк.-Севастопольская, Моск.-Кіево-Воронежская, Харьк.-Николаевская и Юго-Западныя (съ Фастовской) дороги.

группа *привислинскихъ* дорогъ: Варш.-Вѣнская, Ивангородо-Домбровская, Лодзинская и Привислинскія (съ Варш.-Терешпольской) дороги.

дорога *Сѣвернаго Кавказа* - Владикавказская.

дорога *Закавказья*—Закавказская.

куда нефть уходитъ на Черное и Каспійское моря. Въ 1897 и 1898 годахъ, напр., Батумъ получилъ 4298 и 3666 тыс. пуд., а Петровскъ 12920 и 225 тыс. пудовъ.

Полученіе Сѣверо-Западнаго и Южнаго районовъ очень не велико, Привислинскій же районъ, богатый каменнымъ углемъ, почти совершенно не получаетъ нефти.

За восемь разсматриваемыхъ лѣтъ абсолютно болѣе всего увеличилось полученіе Московскаго и Пріозернаго районовъ и затѣмъ Приволжскаго. Но относительно самое большее увеличеніе обнаружили Сѣверный Кавказъ, Пріозерный и Сѣверо-Западный районы, оставившіе далеко позади себя районы Московскій и Приволжскій. Увеличеніе прибытія нефти на южныя дороги указываетъ на борьбу, которую ведетъ въ восточномъ углу юга Россіи нефтяное топливо съ каменнымъ углемъ, но особенно интересенъ поразительно быстрый и очень значительный по своимъ абсолютнымъ размѣрамъ ростъ полученія нефти дорогами Пріозернаго района. Побѣда нефти надъ другими родами топлива въ этомъ приморскомъ районѣ, столь отдаленномъ отъ мѣстъ добычи нефти, наглядно показываетъ все значеніе волжскаго воднаго пути въ дѣлѣ передвиженія такихъ громоздкихъ и малоцѣнныхъ товаровъ, какъ сырая нефть и нефтяные остатки.

О томъ, откуда получаютъ нефть отдѣльныя группы дорогъ, статистическія данныя деп-та жел.-дор. дѣлъ даютъ слѣдующія свѣдѣнія.

Въ Московскій районъ нефть подвозится со слѣдующихъ дорогъ:

Дороги отправленія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ за 8 лѣтъ
	милліоновъ пудовъ			
М.-Ярославл.-Арханг. (Ярославль и Кинешма	3,0	17,5	23.6	20,6
М.-Нижегородская (Нижній) . . .	13 6	14,0	19,9	6,3
М.-Казанская (Рязань)	0,9	2,6	4.2	3,3
а. Итого сѣверныя пристани .	17,5	34,1	47.7	30,2
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	0,1	6.8	6,1	6,0
Юго-Восточная (Царицынъ) . .	1,1	2,2	3,7	2,6
б. Итого южныя пристани . .	1,2	9,0	9,8	8,6
Итого а + б . .	18,7	43,1	57,5	38.8
Всего получено Моск. районом . .	19,0	43,2	57,9	38,9

Изъ этой таблицы видно, что главная часть нефти идетъ изъ Ярославля и Кинешмы по Московско-Яросл.-Архангельской дорогѣ и изъ Нижняго по Моск.-Нижегородской дорогѣ. Полученіе изъ южныхъ пристаней, Саратова и Царицына, значительно меньше, хотя оно очень быстро возрастаетъ: въ 1890 году они отправили 1,2 мил. пудовъ, а въ 1898 году—9,8 мил., т. е. въ 8 разъ больше. Не смотря на это, о конкурренціи южныхъ желѣзныхъ дорогъ съ р. Волгой и сѣверными пристанями трудно говорить, если принять во вниманіе, что отправленіе Моск.-Яросл.-Архангельской дороги за тѣ же восемь лѣтъ увеличилось съ 3 до $23^1/_2$ мил. пудовъ.

Главнымъ пунктомъ полученія нефти и остатковъ въ этомъ районѣ является Москва. Въ третьей главѣ уже приведены были цифры полученія ею нефтяного топлива съ 1878 г. по 1898 годъ. Изъ нихъ видно, что за это время оно увеличилось съ одного до $19^1/_2$ мил. пудовъ[1]). Участіе различныхъ пристаней въ снабженіи Москвы нефтью видно изъ слѣдующей таблицы:

Пристани отправленія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ за 8 лѣтъ	
	милліоновъ пудовъ				
Нижній	8 4	6.3	11.6	3 2	+ 10.5
Ярославль	1,4	5,7	7.4	6,0	
Рязань	0 6	1,3	1,9	1,3	
Саратовъ	0,1	2.4	2.0	1,9	+ 2.5
Царицынъ	0.4	0.9	1 0	0.6	
Итого . . .	10,9	17.6	23 9	13.0	
Всего получ. Москвой .	11,1	18,5	26,1	15 0	

Больше всего получается нефти изъ Нижняго, затѣмъ идетъ Ярославль, очень быстро увеличивающій свои отправки въ Москву. Оправленіе южныхъ пристаней, особенно Царицына, сравнительно незначительно.

Изъ прочихъ пунктовъ разсматриваемаго района болѣе другихъ получаютъ промышленные центры Иваново-Вознесенскъ, Орѣхово, Серпуховъ, Глухово; затѣмъ станціи Щелково, Вичуга, Озеры, Орелъ, Карабаново, Егорьевскъ, Тула, Рязань и Богородскъ [2]).

[1]) По даннымъ деп-та жел.-дор. дѣлъ полученіе нефти Москвой еще больше, см. табл. № 33 въ приложеніи.

[2]) См. табл. № 33 въ приложеніи

Поволжскій районъ получаетъ нефть преимущественно по двумъ дорогамъ: Рязанско-Уральской и Юго-Восточнымъ. Лишь въ послѣднее время начали развиваться полученія грозненской нефти съ Владикавказской дороги. Это видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Дороги отправленія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ за 8 лѣтъ
	милліоновъ пудовъ			
Юго-Восточныя (Царицынъ) . . .	3,1	5,3	6,8	3,7
Ряз.-Уральская (Саратовъ)	1.1	6,1	4,6	3.5
Владикавказская	„	„	1,0	1,0
Итого	4,2	11,4	12,4	8,2
Всего получено	5,2	11,7	14,7	9,5

Царицынъ и Саратовъ—вотъ главные пункты отправленія нефти въ Поволжскій районъ. Изъ отдѣльныхъ станцій полученія надо отмѣтить: Батраки, Домнино, Козловъ, Грязи [1]).

Пріозерный районъ получаетъ нефть со слѣдующихъ дорогъ:

Дороги отправленія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ за 8 лѣтъ
	милліоновъ пудовъ			
Моск.-Винд.-Рыбинск. (Рыбинскъ) .	„	3,9	4,9	4.9
Моск.-Нижегородская (Нижній) . .	0,6	1,6	4,3	3,7
Ряз.-Уральская (Саратовъ)	„	1,1	2,0	2,0
Моск.-Яросл.-Арханг. (Ярославль) .	„	0,9	1,0	1,0
Юго-Восточныя (Царицынъ) . . .	„	0,3	0,8	0,8
Итого	0,6	7,8	13,0	12,4
Всего получено	0,7	7,9	13,7	13,0

Первое мѣсто въ снабженіи этого района занимаетъ Рыбинскъ, которымъ отправляется наиболѣе значительное количество нефти, затѣмъ идетъ Нижній, и лишь третье мѣсто принадлежитъ Саратову. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ больше всего получаетъ Петербургъ; онъ получилъ:

[1]) См. ту же таблицу въ прилож.

въ 1890 году . .	258 тыс. пуд.	въ 1895 году . .	4448 тыс. пуд.
„ 1891 „ . .	287 „ „	„ 1896 „ . .	5439 „ „
„ 1892 „ . .	353 „ „	„ 1897 „ . .	5272 „ „
„ 1893 „ . .	1213 „ „	„ 1898 „ . .	5915 „ „
„ 1894 „ . .	3290 „ „		

За восемь лѣтъ, какъ видно, прибытіе нефтяного топлива увеличилось въ 20 слишкомъ разъ, и это при обиліи сплавного древеснаго топлива и иностраннаго каменнаго угля, хотя и обложеннаго пошлиной, но такъ удобно подвозимаго морскимъ путемъ.

Другимъ крупнымъ пунктомъ полученія нефти является станція Балтійской желѣзной дороги Тосно [1]).

Сѣверо-западный районъ получаетъ нефть со слѣдующихъ дорогъ:

Дороги отправленія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ за 8 лѣтъ
	милліоновъ пудовъ			
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	„	0,5	2,3	2,3
Юго-восточныя (Царицынъ)	1,0	1,1	1,4	0,4
Моск.-Яросл.-Арханг. (Ярославль) .	„	„	0,8	0,8
Итого	1,0	1,6	4,5	3,5
Всего получено	1,1	1,8	4,8	3,7

Почти вся нефть, какъ и надо было ожидать, получается этимъ райономъ съ двухъ южныхъ пристаней—Саратова и Царицына, но весьма любопытно появленіе полученій изъ Ярославля. Приходятся эти полученія (810 тыс. пуд.) на станцію Ригу Риго-Орловской желѣзной дороги; казалось бы путь изъ Баку въ Ригу черезъ Ярославль представляетъ большой кругъ; но на этомъ пути нефти приходится проходить меньшее разстояніе по желѣзнымъ дорогамъ, и онъ оказывается болѣе выгоднымъ. Главнымъ пунктомъ назначенія здѣсь является Рига, получающая около милліона пудовъ нефтяного топлива [2]).

Въ южный районъ нефть поступаетъ со слѣдующихъ дорогъ:

---

[1]) Ib.

[2]) Ib.

Дороги отправленія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ и убыль за 8 лѣтъ
	милліоновъ пудовъ			
Владикавказская	„	1,1	1,8	+ 1,8
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	„	0,7	1,8	+ 1,8
Юго-Восточныя (Царицынъ) . . .	1,2	0,6	0,5	— 0,7
Итого	1,2	2,4	4,1	+ 2,9
Всего получено	1,2	2,4	4,7	+ 3,5

Въ послѣдніе годы почти вся нефть подвозилась съ Владикавказской дороги и изъ Саратова, полученіе же изъ Царицына, довольно значительное въ 1890 году, постепенно сокращалось и въ 1898 году занимало уже послѣднее мѣсто.

Наконецъ, Привислинскій районъ наибольшія количества въ 1890, 1895 и 1898 годахъ получалъ изъ слѣдующихъ мѣстъ: изъ Царицына—100, 300 и 200 тыс. пудовъ и изъ Саратова—100, 100 и 200 тысячъ пудовъ.

Что же касается Сѣвернаго Кавказа и Закавказья, то снабженіе этихъ районовъ происходило исключительно на счетъ нефти, отправляемой прорѣзывающими ихъ Владикавказской и Закавказской дорогами. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ полученія, кромѣ упомянутыхъ выше Петровска и Батума, выдѣляются: на Сѣверномъ Кавказѣ—Новороссійскъ, а въ Закавказьи—Долляръ и Тифлисъ [1]).

Указанныя условія отправленія и полученія нефти и остатковъ опредѣляютъ средній пробѣгъ этихъ грузовъ и распредѣленіе ихъ перевозокъ по поясамъ пробѣга. Вотъ данныя для 1890—95 годовъ [2]):

---

[1]) Ib. См. также табл. № 34 въ приложеніи, показывающую отправленіе и полученіе нефти и нефтяныхъ остатковъ главнѣйшими дорогами въ 1898 году.

[2]) „Матеріалы по пересмотру тарифовъ на нефтяные грузы въ 1896 году“, вып. I „Общее отправленіе нефти и нефтяныхъ остатковъ изъ Баку и распредѣленіе ихъ по сѣти росс. жел. дорогъ“, стр. 25 и приложеніе № 4.

Пояса пробѣга въ верстахъ	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	Приростъ за 5 лѣтъ
	милліоновъ пудовъ.						
1 - 500	21,5	25,0	28,9	39,5	38 8	48,5	27,0 (118%)
501—1000	6,8	7,6	8,7	14,6	18.2	21,5	14,7 (213%)
1001 1500	1,0	1 0	0,7	2,9	4,5	4,0	3.0 (300%)
1501—2000	1.0	0,8	1,1	0,8	1.1	1,4	0,4 (40%)
Средній пробѣгъ верстъ.	471	484	452	480	506	509	38 (8%)

Средній пробѣгъ нефти колеблется около 500 верстъ. Но еще разъ напоминаемъ, что до поступленія на желѣзныя дороги она проходитъ по Волгѣ въ среднемъ около 1500 верстъ, прибавимъ сюда 1100 верстъ по Каспійскому морю, тогда получимъ дѣйствительный пробѣгъ нефти, равняющійся 3100 верстамъ. По желѣзнымъ дорогамъ самое большее количество перевозится на короткихъ разстояніяхъ, не превышающихъ 500 верстъ, нѣсколько меньше перевозки на разстояніяхъ отъ 500 до 1000 верстъ, а далѣе движеніе почти прекращается. Нельзя не замѣтить рѣзкаго увеличенія съ 1893 года перевозокъ на разстояніяхъ отъ 500 до 1500 верстъ. Увеличеніе это вызвано тарифомъ 1892 года. Не отвлекая нефти отъ ея естественнаго воднаго пути, тарифъ этотъ ввелъ значительныя пониженія ставокъ на далекихъ разстояніяхъ и этимъ сильно способствовалъ удлиненію пробѣга нефти. Къ сожалѣнію, у насъ нѣтъ данныхъ для того, чтобы оцѣнить вліяніе новаго тарифа на перевозку нефтяныхъ грузовъ, введеннаго въ 1896 году.

Характеръ отправленія керосина и другихъ освѣтительныхъ маслъ сильно отличается отъ отправленія нефти и остатковъ. Керосинъ въ весьма значительныхъ количествахъ вывозится изъ Россіи за границу, такъ, напр., въ 1893—97 годахъ въ среднемъ ежегодно вывозилось по 49,7 мил. пудовъ керосина, а въ 1898 году вывозъ достигалъ даже 54,6 мил. пудовъ. Уже это одно сильно видоизмѣняетъ движеніе керосина, уменьшая поступленіе его на р. Волгу и увеличивая отправленіе по Закавказской желѣзной дорогѣ въ Батумъ. Далѣе, если главная масса нефти, идущей на внутренній рынокъ Россіи потребляется въ Московскомъ и Приволжскомъ районахъ, югъ же и западъ почти не потребляютъ ея, то потребленіе керосина довольно равномѣрно распредѣлено по странѣ, и югъ съ западомъ занимаютъ въ немъ очень важное мѣсто. Это второе различіе между нефтью и керосиномъ еще болѣе уменьшаетъ движеніе керосина по Волгѣ и отправленіе его волжскими пристанями

и еще болѣе усиливаетъ перевозку его по Закавказской желѣзной дорогѣ въ Батумъ, а оттуда Чернымъ моремъ въ южные порты: Одессу, Севастополь, Ростовъ. Такимъ образомъ, помимо волжскихъ пристаней появляется цѣлый рядъ новыхъ пунктовъ отправленія керосина. Наконецъ, третье отличіе керосина отъ нефти и нефтяныхъ остатковъ состоитъ въ томъ, что передача на желѣзныя дороги керосина, движущагося по Волгѣ, происходитъ преимущественно въ нижнихъ пристаняхъ Царицынѣ и Саратовѣ. Вслѣдствіе болѣе равномѣрнаго распредѣленія потребленія его, онъ не поднимается, подобно нефти, до крайнихъ сѣверныхъ пристаней, а почти весь уходитъ съ рѣки на первыхъ же желѣзнодорожныхъ станціяхъ. Не малую роль играетъ въ этомъ и сравнительно высокая цѣнность керосина, дающая ему возможность легче переносить желѣзнодорожную перевозку.

Благодаря всѣмъ этимъ условіямъ, главнѣйшими пунктами отправленія керосина являются слѣдующія станціи:

Пункты отправленія	1890 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—) за 8 лѣтъ
	милліоновъ пудовъ			
Баку (Закавказской жел. дор.) .	45,1	50,4	60,1	+ 15,0
Царицынъ	11,9	8.6	8,9	— 3,0
Саратовъ	1 7	6,5	6,0	+ 4,3
Батраки	1,0	1,1	1,0	+ 0.3
Самара		0,1	0.3	
Нижній Новгородъ	3,2	2,9	2,8	— 0 4
Ярославль	0.2	0,3	0,5	+ 0,3
Рыбинскъ	—	0,6	0,7	+ 0,7
Итого волжскія пристани .	18,0	20,1	20,2	+ 2,2
Одесса	2.0	3,9	3,6	+ 1,6
Николаевъ	0,3	0,4	0,2	— 0,1
Севастополь	—	0.2	0,2	+ 0,2
Ростовъ	0,4	0,3	0,1	— 0,3
Итого южные порты . . .	2,7	4,8	4,1	+ 1,4
Петровскъ	—	4 1	5,3	+ 5,3
Варшава	2,7	1,7	1,8	— 0.9
Итого всѣ поименован. пункты.	68,5	71,1	91,5	+ 23,0
% отношеніе ко всей перевозкѣ.	93%	84%	94%	
Вся перевозка . . .	73,9	85,4	96,5	+ 22,6

Около $^2/_3$ всего перевозимаго керосина, какъ видно, отправляется изъ Баку; почти все это количество уходитъ черезъ Батумъ за границу, но небольшая часть его, составляющая около 5% всей перевозки, затѣмъ снова поступаетъ на желѣзныя дороги въ Одессѣ и другихъ южныхъ портахъ. Волжскими пристанями отправляется отъ одной четверти до одной пятой доли всего керосина, поступающаго на рельсовую сѣть, при чемъ главное отправленіе приходится на Царицынъ, Саратовъ и отчасти Нижній-Новгородъ. Наконецъ, послѣдними крупными пунктами отправленія являются Петровскъ, черезъ который бакинскій керосинъ передается въ Новороссійскъ и другія станціи Владикавказской дороги, а также Варшава, переотправляющая въ качествѣ распредѣлительнаго центра керосинъ, получаемый ею изъ другихъ пунктовъ. При сравненіи цифръ отправленія въ 1898 году съ отправленіемъ тѣхъ-же пунктовъ въ 1890 году раньше всего бросается въ глаза крупное увеличеніе бакинскихъ отправокъ по Закавказской желѣзной дорогѣ и отправленія Петровска; изъ волжскихъ пристаней сократилъ отправленіе керосина Царицынъ, но очень сильно увеличилъ его Саратовъ; изъ Черноморскихъ портовъ увеличила отправки Одесса. Отправленіе остальныхъ пунктовъ мало измѣнилось [1]).

Полученіе керосина распредѣлялось между различными районами слѣдующимъ образомъ [2]):

Группы дорогъ	1891 г.	1895 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ		
Закавказья	45100	50400	60100
Южнаго района	4374	4722	6646
Привислинскаго района	2936	3841	6124
Приволжскаго „	3628	5385	5569
Московскаго „	3564	4411	5254
Пріозернаго „	4386	3508	5069
Сѣверо-Западнаго „	2746	4026	4673
Сѣвернаго Кавказа	103	3714	1247

[1] См. табл. № 35 въ приложеніи.

[2]) 1891 годъ взятъ потому, что для него и для 1895 года сдѣлана уже порайонная сводка въ „Матеріалахъ по пересмотру тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ въ 1896 году“, вып. II, стр. 72. Дороги по районамъ распредѣлены

Больше всего керосина получаетъ Закавказье: но почти весь этотъ керосинъ прибываетъ въ Батумъ, откуда онъ уходитъ дальше за границу и въ русскіе южные порты. Вотъ полученіе Батума въ 1890—98 годахъ:

1890 г. . .	44448 тыс. пуд.	1895 г. . .	49373 тыс. пуд.
1891 г. . .	46953 „ „	1896 г. . .	44018 „ „
1892 г. . .	51188 „ „	1897 г. . .	53767 „ „
1893 г. . .	54886 „ „	1898 г. . .	58941 „ „
1894 г. . .	46854 „ „		

Въ общемъ оно колеблется около 50 мил. пудовъ; рѣзкое уменьшеніе прибытія въ 1894 году объясняется кризисомъ керосиновой промышленности, вызваннымъ паденіемъ цѣны керосина на международномъ рынкѣ. Въ слѣдующіе два года полученіе Батума нѣсколько увеличилось, но все таки было ниже нормальнаго, вслѣдствіе происшедшаго въ концѣ 1895 года размыва перевальнаго участка Закавказской желѣзной дороги, что совершенно прекратило на нѣкоторое время движеніе нефтяныхъ грузовъ къ Батуму. Въ слѣдующіе затѣмъ два года прибытіе къ Батуму быстро увеличилось.

Изъ другихъ пунктовъ Закавказья больше всего получаютъ Акстафа и Тифлисъ [1]).

Полученіе другихъ районовъ показываетъ, какъ сравнительно равномѣрно распредѣлено потребленіе керосина по странѣ. Если не считать Сѣвернаго Кавказа, то полученіе всѣхъ остальныхъ районовъ колеблется въ очень узкихъ предѣлахъ: между $4^1/_2$ и $5^1/_2$ мил. пудовъ.

Объ измѣненіяхъ въ полученіи отдѣльныхъ районовъ ничего нельзя сказать, такъ какъ данныя за 1891—1895 гг. и 1898 годъ, какъ указано въ примѣчаніи къ таблицѣ, не однородны.

Ясно лишь быстрое увеличеніе полученія Сѣвернаго Кавказа. Въ 1891 году оно почти равнялось нулю, а въ 1898 году 1247 тыс.

согласно выше указанному, только Сызр.-Вяземская дорога почему-то здѣсь причислена къ Приволжскому району вмѣсто Московскаго. Надо также замѣтить, что суммы полученій всѣхъ приведенныхъ въ таблицѣ районовъ для 1891 и 1895 годовъ значительно меньше общаго количества керосина, перевозимаго по рельсовой сѣти, такъ какъ для этихъ годовъ составителями „Матеріаловъ“ взяты грузы, получаемые только съ 12 главнѣйшихъ приволжскихъ и приморскихъ дорогъ. Для 1898 года нами сведены полученія со всѣхъ дорогъ.

[1]) См. табл. № 36 въ приложеніи.

пудовъ. Но особенно велико оно было въ 1895 и 1896 годахъ. Крупныя полученія въ эти два года объясняются указанной выше задержкой движенія на Закавказской желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе чего керосинъ пошелъ кружнымъ путемъ черезъ Петровскъ и Новороссійскъ. Это видно изъ слѣдующихъ цифръ отправленія керосина изъ Петровска и полученія его Новороссійскомъ въ 1893 — 98 годахъ:

Годы	Отправлено Петровскомъ	Получено Новороссійскомъ
	тысячъ пудовъ	
1893	—	—
1894	524	26
1895	4135	2694
1896	13339	11724
1897	3860	430
1898	5259	270

Откуда получаютъ керосинъ остальные районы, видно изъ слѣдующихъ данныхъ.

Южный районъ получилъ:

Съ дорогъ:	1891 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ или убыль за 7 лѣтъ
	тысячъ пудовъ			
Юго-Западныхъ (Одесса)	1991	2160	2587	+ 596
Юго-Восточныхъ (Царицынъ) . . .	2314	894	1673	— 641
Владикавказской	0	528	1604	+ 1604
Рязанско-Уральской	62	838	314	+ 252
К.-Харьк.-Севастопольской	—	—	221	—
Харьк.-Николаевской	—	—	196	—
Итого	—	—	6595	—
Всего получено	—	—	6646	—

Больше всего разсматриваемый районъ получалъ изъ Одессы, Царицына и съ Владикавказской дороги т. е. изъ Петровска. Значительное увеличеніе полученій изъ послѣдняго и было, вѣроятно,

причиной уменьшенія отправокъ керосина въ южный районъ изъ Царицына. Главнѣйшими пунктами полученія въ этомъ районѣ являются: Кіевъ, Харьковъ и Бердичевъ [1]).

Полученіе Привислинскаго района, такъ быстро возрастающее въ послѣдніе годы, происходитъ со слѣдующихъ дорогъ:

Названіе дорогъ	1891 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ или убыль за 7 лѣтъ
	тысячъ пудовъ			
Владикавказская	0	0	1948	+ 1945
Привислинская	—	1547	1770	—
Юго-Восточныя (Царицынъ) . .	2122	1045	1045	— 1077
Юго-Западныя (Одесса)	586	1396	969	+ 383
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	205	1385	367	+ 162
Итого	—	5373	6099	-
Всего получено	—	—	6124	—

Самое крупное количество керосина направляется въ Привислинскій край съ Владикавказской желѣзной дороги, т. е. изъ Петровска: еще въ 1895 году этихъ полученій совсѣмъ не было, а въ 1898 году они достигли 2000 тыс. пудовъ. Затѣмъ идетъ полученіе съ Привислинскихъ дорогъ. Это керосинъ, переотправляемый Варшавой, являющейся весьма крупнымъ распредѣлительнымъ пунктомъ этого продукта для Привислинскаго края. Вотъ обороты ея въ 1890—98 годахъ:

Годы	Получено	Отправлено	Осталось
	тысячъ пудовъ		
1890	3491	2658	833
1891	3397	2623	774
1892	2535	1863	672
1893	2421	1570	851
1894	2830	1480	1350
1895	2614	1678	936
1896	2644	1617	1027
1897	5653	1329	4324
1898	2837	1828	1009

[1]) См. ту же табл. въ приложеніи.

Цыфры за девять лѣтъ даютъ возможность подмѣтить сокращеніе отправленія Варшавы при увеличеніи количества керосина, остающагося въ самомъ городѣ. Очевидно, значеніе Варшавы, какъ передаточнаго пункта, падаетъ вслѣдствіе устройства складовъ керосина во многихъ другихъ городахъ, наоборотъ потребленіе керосина самимъ городомъ, съ ростомъ его и развитіемъ примѣненія керосиновыхъ двигателей, увеличивается.

Изъ прочихъ пунктовъ полученія надо отмѣтить Лодзь, полученіе которой за семь лѣтъ увеличилось съ 261 до 676 тыс. пуд., и Сосновицы, черезъ которыя русскій керосинъ въ небольшомъ количествѣ [1]) вывозится за границу [2]).

Въ Приволжскій районъ керосинъ отправляется слѣдующими дорогами:

Дороги отправленія	1891 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ за 7 лѣтъ
	тысячъ пудовъ			
Юго-Восточныя (Царицынъ) . . .	2514	3612	2613	+ 99
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	590	1090	1502	+ 912
Самаро-Златоустовская (Самара) .	520	680	597	+ 610
Сызрано-Вяземская (Батраки) . .			533	
Владикавказская	2	0	298	+ 296
Итого	3626	5382	5543	+ 1917
Всего получено	—	0	5569	—

Царицынъ и Саратовъ—вотъ два пункта, изъ которыхъ поступаетъ наибольшая часть керосина, направляющагося въ разсматриваемый районъ. Нѣсколько меньше отправляютъ Самара и Батраки. За семь лѣтъ больше всего увеличились отправленія Саратова, а въ послѣднее время появились отправки съ Владикавказской желѣзной дороги. Главными пунктами полученія въ районѣ приволжскихъ дорогъ являются Грязи, Донская, передающая затѣмъ керосинъ на Донъ, Орелъ, Тула и, потерявшіе въ настоящее время значеніе распредѣлительные пункты, Козловъ и Домнино [3]).

---

[1]) 103 тыс. пудовъ въ 1898 году.

[2]) См. табл. № 36 въ приложеніи.

[3]) Ib.

Въ снабженіи Московскаго района участвуютъ слѣдующія дороги:

Дороги отправленія	1891 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ или убыль за 7 лѣтъ
	тысячъ пудовъ			
Моск.-Нижегородская (Нижній) . .	1471	1421	1803	+ 332
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	351	1143	1419	+ 1068
Моск.-Ярос.-Арханг. (Ярославль) .	318	463	726	+ 408
Юго-Восточныя (Царицынъ) . . .	1349	1317	580	— 769
Моск.-Казанская (Рязань и Казань).	50	39	376	+ 326
Владикавказская	0	0	121	+ 121
Сам.-Златоуст. и Сызр.-Вяземск. .	25	28	124	+ 99
Итого	3564	4411	5149	+ 1585
Всего получено	—	—	5254	—

Какъ видно, въ 1891 году Московскій районъ получалъ больше всего керосина изъ Нижняго и Царицына. Но въ послѣдніе годы отправленіе послѣдняго сильно сократилось, а вмѣсто этого съ каждымъ годомъ увеличиваются полученія изъ Саратова. Изъ другихъ пунктовъ выдѣляется Ярославль, отправленія котораго также быстро возрастаютъ. Вообще же весь керосинъ получается Московскимъ райономъ съ волжскихъ пристаней, лишь въ самое послѣднее время появились отправки съ Владикавказской желѣзной дороги. Появленіе керосина съ этой дороги наблюдается не въ одномъ Московскомъ районѣ, а и въ другихъ. Это говоритъ за то, что все большія количества керосина минуютъ волжскій и черноморскій путь и направляются внутрь страны черезъ Петровскъ.

Главнымъ пунктомъ полученія является Москва, въ которую за 1890—98 гг. прибыли слѣдующія количества керосина:

1890 г. . . 1852 тыс. пуд.
1891 г. . . 1806 „ „
1892 г. . . 1569 „ „
1893 г. . . 2165 „ „
1894 г. . . 1981 „ „
1895 г. . . 2154 тыс. пуд.
1896 г. . . 2107 „ „
1897 г. . . 2586 „ „
1898 г. . . 2390 „ „

Изъ другихъ пунктовъ надо отмѣтить Рязань [1]).

[1]) Ib.

Пріозерный районъ получаетъ керосинъ со слѣдующихъ дорогъ:

Дороги отправленія	1891 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ или убыль за 7 лѣтъ
	тысячъ пудовъ			
Юго-Восточныя (Царицынъ) . . .	1701	1220	1821	+ 120
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	535	533	1372	+ 837
Моск.-Нижегородская (Нижній) . .	2065	1106	868	— 1197
М.-Вишд.-Рыбинская (Рыбинскъ) .	47	617	549	+ 502
Николаевская	—	—	276	–
Владикавказская	0	0	72	+ 72
М.-Яросл.-Арханг. (Ярославль) . .	0	1	20	+ 20
Сам.-Злат. и Сызр.-Вяз.	38	34	4	— 34
Итого	—		4982	—
Всего	—	—	5069	—

Больше всего получается изъ Царицына и Саратова. Въ 1891 году самое крупное количество получалось изъ Нижняго, но въ теченіе 7 лѣтъ отправленіе изъ него сократилось болѣе, нежели вдвое, взамѣнъ чего увеличились отправки изъ Саратова и Рыбинска. Довольно значительное количество отправляется Николаевской дорогой, это отправленія волжскаго керосина изъ Твери и переотправки его изъ Москвы и Петербурга. Наконецъ, здѣсь также замѣчается появленіе отправокъ съ Владикавказской дороги. Крупнымъ полученіемъ выдѣляется лишь Петербургъ. Въ 1890—98 гг. онъ получалъ слѣдующія количества:

въ 1890 г. . . 2877 тыс. пуд.		въ 1895 г. . . 2545 тыс. пуд.	
„ 1891 г. . . 3668 „ „		„ 1896 г. . . 3686 „ „	
„ 1892 г. . . 2988 „ „		„ 1897 г. . . 3782 „ „	
„ 1893 г. . . 3436 „ „		„ 1898 г. . . 3662 „ „	
„ 1894 г. . . 3155 „ „			

Наконецъ, Сѣверо-Западный районъ получаетъ керосинъ со слѣдующихъ дорогъ:

Дороги отправленія	1891 г.	1895 г.	1898 г.	Приростъ или убыль за 7 лѣтъ
	тысячъ пудовъ			
Юго-Восточныя (Царицынъ) . . .	1637	1694	1489	— 148
Рязанско-Уральская (Саратовъ) . .	447	1745	1334	+ 887
Владикавказская	0	0	783	+ 783
Риго-Орловская	—	—	394	—
М.-Нижегородская (Нижній) . . .	486	420	227	— 259
М.-Виндаво Рыбинск. (Рыбинскъ) .	0	0	200	+ 200
Юго-Западныя (Одесса)	163	109	77	— 86
Итого	—	—	4504	—
Всего	—	—	4673	—

Главная часть керосина и этимъ райономъ получается съ южныхъ волжскихъ пристаней: Царицына и Саратова. Полученіе же изъ черноморскихъ портовъ крайне незначительно. Въ послѣдніе годы видное мѣсто занимаетъ керосинъ, отправляемый съ Владикавказской желѣзной дороги. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ надо упомянуть Вильно и балтійскіе порты, Ригу и Либаву, получающіе около 400—500 тыс. пудовъ. При этомъ керосинъ, получаемый Ригой, ею же и потребляется, Либава же большую часть поступающаго въ нее керосина отправляетъ за границу (въ 1898 году—316 тыс. пуд.) [1]).

На этомъ мы заканчиваемъ описаніе движенія нефтяныхъ грузовъ. Бросая общій взглядъ на все сказанное о немъ, можно обрисовать его въ слѣдующихъ чертахъ. За исключеніемъ небольшихъ количествъ грозненской нефти, нефтяные грузы расходятся по всѣмъ направленіямъ изъ одного пункта—Баку и его окрестностей.

Отсюда сырая нефть и нефтяные остатки почти цѣликомъ направляются по Каспійскому морю на Волгу и движутся по ней вверхъ, постепенно уходя на примыкающія желѣзныя дороги, которыя распредѣляютъ ихъ по Московскому, Центральному, Поволжскимъ и другимъ районамъ.

Керосинъ, наоборотъ, въ самыхъ крупныхъ количествахъ поступаетъ на Закавказскую дорогу и по ней направляется въ Батумъ,

[1]) Ib. См. тамъ же таблицу № 27, показывающую отправленіе и полученіе керосина и др. освѣтительныхъ маслъ въ 1898 году.

откуда онъ уходитъ за границу и черезъ южные порты Европейской Россіи въ южную и юго-западную часть страны. Значительно меньшая часть его идетъ на внутренній рынокъ по Волгѣ и примыкающимъ къ ней желѣзнымъ дорогамъ, главнымъ образомъ Юго-Восточнымъ и Рязанско-Уральской. Но недостаточная провозоспособность Закавказской желѣзной дороги, не удовлетворяющей быстро растущаго спроса, предъявляемаго на ея услуги со стороны бакинской керосиновой промышленности, заставляетъ все большее количество керосина, направляющагося за границу и внутрь страны, идти туда кружнымъ путемъ черезъ Петровскъ къ Новороссійску и Ростову.

Въ цѣляхъ увеличенія провозоспособности Закавказской желѣзной дороги, не отвѣчавшей современному состоянію бакинской нефтяной промышленности, въ 1900 году отъ станціи Михайлово до Батума вдоль желѣздодорожнаго пути этой дороги проложенъ керосинопроводъ, дѣйствіе котораго открыто 1 іюля этого года. Но это усовершенствованіе облегчило передвиженіе керосина лишь на участкѣ Михайлово-Батумъ, пропускную же способность участка Баку-Михайлово оно увеличило очень мало. Поэтому керосиновый экспортъ отъ проведенія керосинопровода очень мало выигралъ; все увеличеніе вывоза въ Батумъ за 1900 годъ, сравнительно съ предыдущимъ, ограничилось съ небольшимъ $1^1/_2$ мил. пуд. [1]), хотя трубопроводъ дѣйствовалъ съ половины года и, какъ предполагалось при его сооруженіи, долженъ былъ увеличить провозоспособность линіи на 30 мил. пуд. Какъ мало Закавказская желѣзная дорога и послѣ проведенія керосинопровода удовлетворяетъ предъявляемымъ къ ней требованіямъ, видно изъ слѣдующей таблицы, показывающей число заявленныхъ и налитыхъ вагоновъ за семь послѣднихъ лѣтъ:

---

[1]) Въ 1899 и 1900 годахъ въ Батумъ прошли по желѣзной дорогѣ и керосинопроводу слѣдующіе количества керосина:

1899 г.	съ 1 января по 1 іюля	30709	тыс. пудовъ
	съ 1 іюля по 1 декабря . . .	27635	„ „
	Итого . . .	58343	„ „
1900 г.	съ 1 января по 1 іюля	29033	„ „
	съ 1 іюля по 1 декабря . . .	30826	„ „
	Итого . . .	59859	„ „

Годы	Заявлено вагоновъ	Налито вагоновъ	% налитыхъ къ заявленнымъ ваг.
1894	187277	97957	52,3
1895	205270	108825	53,0
1896	266710	100738	37,9
1897	198951	127652	64,2
1898	209463	121538	58,1
1899	239911	120637	50,2
1900	263782	128638	48,8

Приведенныя данныя показываютъ, что пропускная способность Закавказской желѣзной дороги въ послѣдніе четыре года все болѣе и болѣе отстаетъ отъ требованій на ея услуги со стороны быстро развивающейся бакинской нефтяной промышленности; исключеніе, какъ видно, не составляетъ и послѣдній годъ, не смотря на дѣйствіе нефтепровода. Недостатокъ провозоспособности Закавказской дороги заставляетъ избытки керосина идти кружнымъ путемъ на Петровскъ. Въ послѣдніе три года на этотъ портъ было отправлено:

1898 г. . . . . 5.472 тыс. пуд.
1899 г. . . . . 15.353 „ „
1900 г. . . . . 23.584 „ „

Какъ видно изъ этихъ цифръ, открытіе керосинопровода не помѣшало увеличенію вывоза на Петровскъ на 8.231 тыс. пуд. или на 53,6% противъ предшествовавшаго года. Изъ этихъ $23^1/_2$ мил. пудовъ керосина, отправляемыхъ въ Петровскъ, ушло за границу черезъ Новороссійскъ 11748 тыс. пудовъ и черезъ сухопутныя таможни западной границы 1313 тыс. пудовъ, а всего 13061 тыс. пудовъ. Эти 13 мил. пудовъ представляютъ, такимъ образомъ, собственно говоря, транзитный грузъ Закавказской желѣзной дороги, назначавшійся въ Батумъ, но попавшій на Владикавказскую дорогу лишь вслѣдствіе недостаточнаго оборудованія первой. Такъ какъ отправка экспортнаго керосина черезъ Новороссійскъ обходится со всѣми накладными расходами дороже отправки черезъ Батумъ на 6—7 коп. съ пуда [1]), то очевидно, что главной задачей въ дѣлѣ развитія

[1]) Эти и другія данныя о движеніи керосина по Закавказской желѣзной дорогѣ съ керосинопроводомъ заимствованы изъ цитированной статьи „Обзоръ бакинской нефтяной промышленности за 1900 годъ“. Вѣстн. Фин., Пром. и Торг., 1901 г., №№ 38 и 39.

вывоза керосина за границу, равно какъ снабженія имъ юго-западныхъ районовъ Европейской Россіи является дальнѣйшее увеличеніе пропускной способности линіи Баку—Батумъ путемъ доведенія нефтепровода до самаго Баку. Это насущный вопросъ всей бакинской нефтяной промышленности.

ГЛАВА VI.

Движеніе соли.

Россія принадлежитъ къ числу государствъ весьма богатыхъ соляными мѣсторожденіями. Однако, расположеніе главнѣйшихъ соляныхъ залежей на отдаленныхъ восточныхъ и южныхъ окраинахъ, при слабо развитыхъ путяхъ сообщенія, обусловливали то, что соляныя богатства Россіи до недавняго времени разрабатывались не достаточно широко. Добыча соли была такъ мала, что ея не хватало даже для удовлетворенія внутреннихъ потребностей, и большія количества этого товара ввозились изъ за границы. Но постепенное расширеніе желѣзнодорожной сѣти, разработка залежей каменной соли въ Донецкомъ бассейнѣ, наконецъ, отмѣна въ 1881 году акциза съ соли, составлявшаго отъ 8 до 30 коп. съ пуда, создали болѣе благопріятныя условія для снабженія населенія этимъ предметомъ первой необходимости. Потребленіе его начало быстро увеличиваться, и притомъ исключительно на счетъ внутренней добычи, такъ какъ ввозъ иностранной соли непрерывно уменьшался. Вотъ данныя о добычѣ, ввозѣ, вывозѣ и потребленіи соли въ Россіи съ 80-хъ годовъ по 1898 годъ [1]):

Годы	Добыча	Ввозъ	Вывозъ	Общее потребленіе
	милліоновъ пудовъ			
1871	27,9	—	—	—
1881	50,7	11,6	„	62,3
1882	101,8	10,6	„	112,4

[1]) По даннымъ Горнаго Департамента и „Обзорамъ внѣшней торговли Россіи".

Годы	Добыча	Ввозъ	Вывозъ	Общее потребленіе
	милліоновъ пудовъ			
1883	69,5	9,0	0,1	78,4
1884	62 5	4,6	0,4	66,7
1885	69,1	2,1	0,6	70,6
1886	73,1	1 2	0,6	72,7
1887	70,6	0,5	0,4	70,7
1888	67,9	0,7	0,4	68,2
1889	85,1	1,4	0,5	86,0
1890	84,8	1,0	0,4	85,4
1891	82,5	0,9	0,4	83,0
1892	87,1	0,7	0,6	87,2
1893	82,9	0,4	0,4	82,9
1894	81,5	0,6	—	81,9 [1])
1895	94,4	0,7	—	94,7 [1])
1896	82,6	0,6	—	82,8 [1])
1897	93,1	0,5	0,2	93,4
1898	89,9	0,6	0,6	89,9

Потребленіе соли, составлявшее въ началѣ 70-хъ годовъ 60—70 мил. пудовъ [3]), къ концу 90-хъ годовъ дошло до 90 мил. пудовъ и, какъ показываетъ таблица, все это увеличеніе было результатомъ развитія внутренней добычи, потому что ввозъ соли за то же время съ 11,6 мил. пудовъ уменьшился до 500—600 тыс. пудовъ, т. е. почти прекратился.

Вмѣстѣ съ ростомъ добычи и потребленія, но нѣсколько обгоняя ихъ, росла перевозка соли по желѣзнымъ дорогамъ. Изъ таблицы № 3 въ приложеніи видно, что съ 1880 г. по 1898 г. она увеличилась съ 27 до 70 слишкомъ мил. пудовъ. При этомъ главнѣйшія колебанія движенія почти вполнѣ совпадаютъ съ соотвѣтственными колебаніями добычи и потребленія [1]).

[1]) Для подсчета вывозъ принятъ равнымъ вывозу 1893 года.

[2]) Рѣзкое увеличеніе добычи соли въ 1882 и сокращеніе ея въ 1883 гг. объясняются чрезмѣрными надеждами солепромышленниковъ, которыя они возлагали на отмѣну соляного налога.

[3]) См. діаграмму № 24 въ приложеніи.

Кромѣ желѣзныхъ дорогъ весьма значительныя количества соли перевозятся по воднымъ путямъ, такъ какъ два крупныхъ мѣсторожденія соли—Пермское и Баскунчакское—расположены недалеко отъ судоходныхъ рѣкъ Камы и Волги, на которыя и поступаетъ добываемая изъ нихъ соль. Вотъ размѣры желѣзнодорожной и водной перевозки соли въ 1876—98 годахъ [1]):

Годы	Жел.-дор. перевозка	Водная перевозка	Общая перевозка по жж. дд. и водн. пут. безъ передачъ
	милліоновъ пудовъ		
1876	25,2	17,1	—
1878	28,2	17,9	35,2
1880	27,5	20,4	41,2
1881	34	23,8	—
1882	39,3	25,3	49,4
1883	44	24,1	—
1884	48,9	24,2	57,0
1885	50,7	21,7	59,6
1886	53,8	24,1	62,6
1887	55	19,0	—
1888	55,7	18,0	64,3
1889	60,0	24.5	68,9
1890	58,5	23,5	68,5
1891	63,0	27,7	76,7
1892	67,6	29,2	81,9
1893	66,8	33,2	79,2
1894	64,4	34,2	74,9
1895	67,1	34,3	78,8
1896	65,1	35,0	75,5
1897	68,8	42,6	85,4
1898	74,5	46,0	93,3

[2]) Сост. на осн. табл. №№ 3, 9 и 10 въ приложеніи. Данныя за 1881, 83 и 87 гг., взяты изъ новаго изданія м-ва П. С. „Статистическій обзоръ желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи". Спб., 1900 г. Эти дополнительныя данныя не опубликованныя въ Статистическихъ Сборникахъ м-ва П. С., приводимъ для соли потому, что начало 80-хъ годовъ является самымъ интереснымъ моментомъ

Водная перевозка значительно меньше желѣзнодорожной и возрастаетъ нѣсколько медленнѣе. Но надо принять во вниманіе, что ростъ движенія соли по желѣзнымъ дорогамъ не мало зависѣлъ отъ расширенія самой рельсовой сѣти, тогда какъ увеличеніе движенія этого груза по воднымъ путямъ есть вмѣстѣ съ тѣмъ увеличеніе его на каждой верстѣ водной сѣти. Расширеніемъ желѣзнодорожной сѣти, напримѣръ, надо объяснять непрерывность роста перевозокъ соли въ 1883—88 годахъ между тѣмъ, какъ водная перевозка ея въ это время не только не развивалась, но даже обнаруживала нѣкоторое сокращеніе. Дѣло въ томъ, что на это время какъ разъ приходится проведеніе цѣлаго ряда желѣзнодорожныхъ линій въ Донецкомъ бассейнѣ и въ Крыму.

Отправленіе соли изъ различныхъ пунктовъ сѣти обусловливается распредѣленіемъ добычи ея по странѣ. Главными мѣстами добычи соли являются 1) южная Россія (Харьковская и Екатеринославская губерніи—донецкая соль,—Таврическая губернія—крымская соль), 2) Астраханская губернія (баскунчакская соль), 3) Пермская губернія (пермская соль), а также слабо разрабатываемыя пока мѣсторожденія Илецкія (Оренбургскій край) и Кавказскія. Вотъ производительность каждаго изъ этихъ районовъ въ 90-хъ годахъ[1]):

Названіе районовъ	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ								
Южная Россія . . .	40,8	39,7	44,7	37,7	38,1	49,5	44,9	46,5	48,8
Озеро Баскунчакское.	16,9	17,0	16,1	16,2	14 3	16,8	11,1	19,7	16,0
Пермская губернія .	18,0	16,3	18,3	17,7	17,7	17,2	16,5	15,8	18,1
Оренбургскій край .	1,2	1,4	1,3	2,3	2,8	2,5	2,3	2,7	1,6
Кавказъ	—	—	—	2,0	2,1	2,4	2,0	2,1	2,9

въ развитіи движенія соли. По даннымъ Сводной статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ перевозка ея по желѣзнымъ дорогамъ въ 90-хъ годахъ составляла:

въ 1890 г. . . .	56,2 мил. пуд.	въ 1895 г. . . .	64,5 мил. пуд.
„ 1891 г. . . .	62,8 „ „	„ 1896 г. . . .	66,0 „ „
„ 1892 г. . . .	68,0 „ „	„ 1897 г. . . .	69,0 „ „
„ 1893 г. . . .	58,7 „ „	„ 1898 г. . . .	74,8 „ „
„ 1894 г. . . .	62,3 „ „		

Данныя въ общемъ довольно точно совпадаютъ съ приведенными въ текстѣ цыфрами м-ва П. С., лишь въ 1893 году разница составляетъ очень крупную величину (8,1 мил. пудовъ!).

[1]) По даннымъ Горнаго Департамента.

Больше всего добывается донецкой и крымской соли, затѣмъ идетъ соль баскунчакская и пермская, производительность двухъ остальныхъ районовъ незначительна. Къ тому же одинъ изъ нихъ—Илецкій—имѣетъ весьма мало значенія для желѣзныхъ дорогъ въ виду своей отдаленности отъ желѣзнодорожной сѣти.

Сообразно этому распредѣляется и отправленіе соли отдѣльными дорогами и станціями.

Больше всего отправляетъ Курско-Харьк.-Севастоп. дорога, на станціи которой—Деконская, Ступки, Славянскъ, Таганашъ, Геническъ, Сальково, Сивашъ, Чонгаръ, Бахмутъ и Джимбулукъ—поступаетъ донецкая и крымская соль. Кромѣ того крымскую же соль отправляетъ Одесса, въ которую она подвозится каботажемъ по Черному морю.

Вотъ отправленіе упомянутыхъ станцій въ 1893—98 годахъ [2]):

Станціи отправленія	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ					
Деконская	10,3	6,2	6,6	8,2	9,1	11,1
Ступки	4,6	9,0	9,4	9,5	10,0	10,2
Славянскъ	1,8	2,3	2,4	2,8	3,4	3,7
Таганашъ	2,5	2,5	2,7	2,5	2,1	1,7
Геническъ	1,3	1,0	1,2	1,0	1,3	1,3
Сальково	0,5	0,9	0,7	1,1	1,1	1,2
Сивашъ	1,2	1,5	1,3	1,7	1,1	1,0
Чонгаръ	0 4	0,6	0,7	1,0	0,5	0,7
Бахмутъ	1,7	1,1	1,3	1.1	0,9	0,6
Джимбулукъ	—	0,4	0,2	0,2	0,5	0,4
Всего Кур.-Харьк.-Севастоп. дор.	24,4	25,6	26,7	29,4	29,7	31,8
Одесса	5,5	6,0	6,2	6 5	7,3	7,8
Итого	29,9	31,6	32,9	35,9	37,0	39,6

На указанныя желѣзнодорожныя станціи поступаетъ около $^4/_5$ всей донецкой и крымской соли. Но это не все отправленіе:

[2]) По даннымъ Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

довольно крупныя количества крымской соли перевозятся малымъ каботажемъ въ другіе черноморскіе и азовскіе порты, кромѣ Одессы, и изъ нихъ также уходятъ на желѣзныя дороги. Такъ, напр., въ 1898 году всего малымъ каботажемъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ было перевезено 10372 тыс. пудовъ крымской соли. Изъ этого количества лишь 6660 тыс. пудовъ получила Одесса, остальная соль получена была Ростовомъ (1289 т. п.), Поти (552 т. п.), Николаевомъ (346 т. п.), Маріуполемъ (200 т. п.) и другими портами, которые затѣмъ переотправляли соль по желѣзнымъ дорогамъ. Кромѣ того, крымская соль крупными партіями движется большимъ каботажемъ вокругъ Европы въ порты Балтійскаго моря, особенно въ Ригу и Ревель, откуда онъ затѣмъ распространяется при помощи желѣзныхъ дорогъ по Прибалтійскому краю. Эти круговыя перевозки если не представляютъ собою чего-либо случайнаго и, какъ это ни странно, съ теченіемъ времени не исчезаютъ, а развиваются. Вотъ ихъ размѣръ въ 1892, 1894 и 1898 годахъ[1]):

Прибыло съ Чернаго моря:	1892 г.	1894 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ		
въ Ригу	1751	1842	2043
„ Ревель	1148	1411	1358
„ Либаву	544	526	651
„ Петербургъ	324	274	617
„ Перновъ	295	301	358
Всего	4062	4354	5028

Мы видимъ интересный примѣръ конкурренціи воднаго пути съ желѣзными дорогами. Надо, впрочемъ, прибавить, что въ данномъ случаѣ морской путь конкуррируетъ не съ однѣми желѣзными дорогами, а также съ гужевой перевозкой соли до желѣзнодорожныхъ станцій. Это видно изъ того, что главныя отправленія соли въ Прибалтійскій край происходятъ изъ портовъ, несоединенныхъ съ желѣзнодорожной сѣтью. Въ 1898 году изъ 5028 тыс. пуд. всего отправленія 4211 тыс. пуд. приходилось на Евпаторію, 522 тыс. пуд. на Керчь, и лишь 218 тыс. пуд. (и то случайно) отправила Одесса, да 87 тыс. пуд. Ѳеодосія.

[1]) По даннымъ „Обзоровъ внѣшней торговли Россіи“.

Въ виду всего сказаннаго о каботажныхъ перевозкахъ крымской соли къ приведеннымъ выше количествамъ отправленія ея надо прибавить почти всѣ отправки изъ Риги, Ревеля, Либавы, Ростова и Поти[1]). Вотъ размѣры этихъ отправленій для 1893—98 годовъ:

Станціи отправленія	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ					
Рига	1,0	1,2	1,3	1,5	1,6	1,4
Ревель	0,6	0,8	0,8	0,8	0,7	0,9
Либава	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Ростовъ	1,1	0,9	0,9	1,0	0,6	0,9
Поти	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6

Такимъ образомъ, все желѣзнодорожное отправленіе донецкой и крымской соли составляло около 33 мил. пудовъ въ 1893 году и около 43 мил. пудовъ въ 1898 году.

Баскунчакская соль отправляется станціей Баскунчакъ дороги того же наименованія. Постепенное развитіе отправокъ этой соли видно изъ слѣдующихъ цифръ:

1885 г. . . . 9436 тыс. пуд.
1890 г. . . . 11443 „ „
1893 г. . . . 11675 „ „
1895 г. . . . 13853 тыс. пуд.
1898 г. . . . 14935 „ „

Соль эта поступаетъ на р. Волгу и затѣмъ снова передается на желѣзныя дороги въ южныхъ и среднихъ пристаняхъ: Царицынѣ, Камышинѣ, Саратовѣ и Батракахъ. О размѣрахъ отправленія этихъ пунктовъ можно судить по слѣдующимъ цифрамъ:

Станціи отправленія	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ					
Царицынъ	2,1	2,2	2,2	2,0	1,5	1,4
Камышинъ	„	0,1	0,2	0,3	0,3	0,5
Саратовъ	1,4	1,6	1,6	1,6	1,6	1,9
Батраки	1 2	1,2	1,2	1,1	0,9	0,8
Итого	4,7	5,1	5,2	5,0	4,3	4,6

[2]) Балтійскіе порты отправляютъ почти исключительно крымскую соль, такъ иностранная соль, ввозъ которой не превышаетъ 600—700 тыс. пудовъ, ввозится главнымъ образомъ черезъ Архангельскую, Щиніорнскую и Унгенскую таможни.

Больше всего отправляютъ Царицынъ и Саратовъ; но въ общемъ отправки баскунчакской соли обнаруживаютъ нѣкоторое сокращеніе. Особенно рѣзко замѣчается послѣднее на отправленіи Царицына, которое въ 1885 году составляло 3141 тыс. пудовъ, въ 1890 году—3092 тыс. пудовъ [1]), въ 1895 году—2183 тыс. пуд. и въ 1898 году—всего 1410 тыс. пудовъ. Сокращеніе объясняется, главнымъ образомъ, конкурренціей донецкой и крымской соли, добыча и распространеніе которой съ каждымъ годомъ дѣлаетъ новые шаги впередъ. Если же общее отправленіе баскунчакской соли изъ мѣста добычи, какъ показано выше, ростетъ, тогда какъ переотправки ея волжскими пристанями сокращаются, то это указываетъ лишь на развитіе потребленія этой соли самимъ Поволжьемъ для его рыбныхъ промысловъ и другихъ нуждъ. Это видно, напримѣръ, изъ того, что, получивъ съ Баскунчакской дороги въ 1898 году 14935 тыс. пудовъ соли, пристань Владимірская лишь 8338 тыс. пудовъ отправила вверхъ по Волгѣ, а 7622 тыс. пуд. отослала внизъ къ Астрахани, гдѣ все это количество было потреблено низовыми рыбными промыслами, за исключеніемъ 1348 тыс. пудовъ, отправленныхъ каботажемъ въ различные порты Каспійскаго моря.

Пермская соль первоначально поступаетъ на р. Каму. Вотъ размѣры отправленія ея главнѣйшими пристанями въ 1895 и 1898 годахъ [2]):

Названіе пристаней	1895 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ	
Ново-Усолье	4,7	6,8
Дедюхинъ	3,4	3,4
Березняки	2,3	2,7
Усть-Боровское	2,2	2,6
Ленва	2,0	1,2
Всего	14,6	16,7

Поступающая на Каму пермская соль движется внизъ по этой рѣкѣ, распредѣляясь по ея пристанямъ и въ значительныхъ коли-

[1]) По свѣдѣніямъ Статистич. Сборниковъ м-ва П. С.

[2]) По свѣд. Стат. Сборн. м-ва П. С.

чествахъ уходя въ Березникахъ на Пермь-Тюменскую желѣзную дорогу. Затѣмъ она идетъ на Волгу, но въ южномъ плесѣ ея встрѣчаетъ конкурренцію астраханской соли, и потому направляется преимущественно въ сѣверную часть волжскаго бассейна, гдѣ и передается на желѣзныя дороги въ пристаняхъ: Нижнемъ, Кинешмѣ, Ярославлѣ, Рыбинскѣ и Волгѣ. Вотъ отправленіе соли этими пристанями [1]):

Станціи отправленія	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ					
Нижній	1,5	1,4	1,9	2,4	3,2	2,9
Кинешма	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
Ярославль	1,3	1,7	1,6	1,3	0,8	0,6
Волга	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Рыбинскъ	0,7	0,8	1,2	1,3	1,3	1,0
Всего	4,0	4,4	5,3	5,6	5,9	5,2

Самыя крупныя количества отправляются Нижнимъ и Ярославлемъ, а въ послѣднее время Рыбинскомъ. Отправленія соли изъ Нижняго обнаруживаютъ очень быстрый приростъ, что отражается и на общихъ цифрахъ переотправокъ пермской соли волжскими пристанями, которыя замѣтно увеличиваются.

Илецкая соль поступаетъ на желѣзныя дороги въ Оренбургѣ, и о размѣрахъ этихъ поступленій даютъ понятіе слѣдующія числа:

1893 г. . . 864 тыс. пуд.		1896 г. . . 622 тыс. пуд.	
1894 г. . . 852 „	„	1897 г. . . 747 „	„
1895 г. . . 801 „	„	1898 г. . . 779 „	„

Какъ видно, они очень незначительны, и къ тому же скорѣе сокращаются, нежели ростутъ.

Еще меньше поступленія кавказской соли: въ 1898 году они не превышали 200 тыс. пудовъ. Поэтому Закавказье потребляетъ крымскую соль, подвозимую изъ Поти, и баскунчакскую, доставляемую черезъ Баку.

---

[1]) Эти и другія данныя отправленія и полученія взяты изъ Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

Полученіе соли распредѣляется слѣдующимъ образомъ.

Донецкая и крымская соль, отправляемая Курско-Харьк.-Севастопольской дорогой, направляется въ районы слѣдующихъ дорогъ:

Дороги назначенія	1895 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
	тысячъ пудовъ		
Курско-Х.-Севаст. и Екатерининская. .	9428	7553	— 1875
Юго-Восточныя	1295	6303	+ 5008
Варш.-Вѣн.-, Иванг.-Домбр., Лодзинская и Привислинскія	3553	3216	— 337
Рыбинско-Орловская	2230	2379	+ 149
Юго-Западныя	2039	1922	— 117
Моск.-Кіево-Воронеж.	1260	1645	+ 385
Х.-Николаевская	1385	1541	+ 156
Либ.-Роменская	1471	1468	— 3
С.-П.-Варшавская	1224	1387	+ 163
Моск.-Курская	968	1045	+ 77
Полѣсскія	675	727	+ 52
Владикавказская	407	723	+ 316
Сызр.-Вяземская	188	722	+ 534
Моск.-Брестская	510	654	+ 144
Прочія	72	564	+ 492
Всего	26705	31849	+ 5144

Самое крупное количество соли, какъ видно, остается на станціяхъ самой Курско-Харьк.-Севастопольской дороги и сосѣдней Екатерининской, которая въ 1898 году получила 5206 тыс. пудовъ. Крупное прибытіе соли на эту послѣднюю дорогу объясняется тѣмъ, что въ число ея станцій входитъ Нижнеднѣпровская пристань, получающая соль для переотправки ея далѣе по р. Днѣпру. Вотъ полученія Нижнеднѣпровска въ 1893–98 годахъ:

1893 г. . .	3954 тыс. пуд.	1896 г. . .	4639 тыс. пуд.
1894 г. . .	4099 „ „	1897 г. . .	3574 „ „
1895 г. . .	4074 „ „	1898 г. . .	4265 „ „

Очень велико полученіе Юго-Восточныхъ дорогъ, обнаружившее въ разсматриваемые 3 года громадный приростъ. Затѣмъ идетъ Привислинскій край, въ которомъ донецкая и крымская соль совершенно вытѣснила обращавшуюся прежде на его рынкахъ иностранную соль. Слѣдующими дорогами являются Риго-Орловская, Либаво-Роменская и С.-Пет.-Варшавская—на сѣверо-западѣ; Моск.-Курская и Сызр.-Вяземская—въ центрѣ, и Юго-Западныя съ Харьк.-Николаевской—на югѣ и на юго-западѣ. Полученіе Юго-Западныхъ дорогъ нѣсколько сократилось за три года, вслѣдствіе усилившагося подвоза крымской соли черезъ Одессу, какъ это показываютъ данныя о назначеніи соли, отправляемой Юго-Западными дорогами (со станціи Одесса).

Дороги назначенія	1895 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
	тысячъ пудовъ		
Юго-Западныя	4229	5165	+ 936
Дороги Привислинскаго края	1697	2280	+ 583
С.-Пет.-Варшавская	210	203	— 7
Полѣсскія	126	195	+ 69
Прочія	48	52	+ 4
Всего	6310	7895	+ 1585

Отправляемая Одессой соль, какъ видно, распредѣляется преимущественно по станціямъ Юго-Западныхъ дорогъ; но довольно значительная часть ея идетъ дальше въ Привислинскій край. Предыдущая таблица показываетъ сокращеніе прибытія въ районы Юго-Западныхъ и Привислинскихъ дорогъ донецкой соли; цифры этой таблицы объясняютъ эти сокращенія, обнаруживая прибытіе въ районы тѣхъ же дорогъ соли, отправляемой изъ Одессы.

Небольшія количества крымской соли, отправляемыя балтійскими портами, получаются почти исключительно дорогами, примыкающими къ этимъ портамъ.

Баскунчакская соль, какъ сказано было выше, первоначально получается, Владимирскою пристанью на Волгѣ. Прибытіе ея сюда въ 1893—95 годахъ было слѣдующее:

1893 г. . .	9984 тыс. пуд.	1896 г. . .	10261 тыс. пуд.
1894 г. . .	11564 „ „	1897 г. . .	12417 „ „
1895 г. . .	12378 „ „	1898 г. . .	14935 „ „

Та же соль, переотправляемая изъ Царицына, Камышина, Саратова, Батраковъ и другихъ станцій Ряз.-Уральской, Сызр.-Вяземской и Юго-Восточныхъ дорогъ, распредѣляется по районамъ слѣдующихъ дорогъ:

Дороги назначенія	1895 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
	тысячъ пудовъ		
Ряз.-Уральская	1571	1795	+ 224
Юго-Восточныя	1956	1353	— 603
Сызр. Вяземская	1659	1084	— 575
Моск.-Казанская	24	425	+ 401
Прочія	301	139	— 162
Всего	5510	4796	— 814

Почти вся соль, какъ видно, получается дорогами отправленія и сосѣдней Моск.-Казанской. При этомъ полученіе Юго-Восточныхъ и Сызрано-Вяземской дорогъ обнаруживаетъ значительное сокращеніе, вслѣдствіе соперничества въ районахъ этихъ дорогъ соли донецкихъ и крымскихъ мѣсторожденій. Вообще сравненіе полученія этой послѣдней съ полученіемъ баскунчакской соли, указываетъ на громадное различіе между тѣмъ и другимъ. Тогда какъ соль южной Россіи все шире и шире распространяется во всѣ стороны, различными путями проникая въ самыя отдаленныя мѣста, для соли Баскунчакскаго озера очерчивается ограниченный районъ; размѣры этого района еще нѣсколько расширяются на юго-востокѣ и на берегахъ Каспійскаго моря, но на западѣ они все болѣе и болѣе суживаются, вслѣдствіе побѣды соли другихъ источниковъ.

Полученіе пермской соли, не считая мѣстныхъ перевозокъ по Пермь-Тюменской дорогѣ, распредѣляется между слѣдующими дорогами:

Дороги назначенія	1895 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
	тысячъ пудовъ		
Моск.-Яросл.-арх.	1498	1410	— 88
Николаевская	1018	894	— 124
Моск.-Нижегородская	773	890	+ 117
Моск.-Брестская	1039	815	— 224

Дороги назначенія	1895 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
	тысячъ пудовъ		
Моск.-Винд.-Рыбинская	344	563	+ 219
Моск.-Казанская	53	370	+ 317
Балтійская	50	114	+ 64
Полѣсскія	111	99	— 12
Моск.-Курская	284	92	— 192
С.-П.-Варшавская	108	85	— 23
Риго-Орловская	11	6	— 5
Сызр.-Вяземская	45	6	— 39
Прочія	53	5	— 48
Всего	5387	5349	— 38

Главныя количества, какъ показываетъ таблица, получаются станціями дорогъ подмосковныхъ и Николаевской; но небольшія партіи пермской соли проникаютъ и дальше на западъ (Балтійская, Полѣсскія, Риго-Орловская дороги) и югъ (Сызряно-Вяземская дорога). Впрочемъ, здѣсь эта соль наталкивается на конкуренцію донецкой и крымской соли, направляющейся съ юга и запада черезъ балтійскіе порты. Въ прежнее время пермской соли, кромѣ того, приходилось бороться съ иностранной солью, подвозимой по Николаевской, Балтійской и Риго-Орловской дорогамъ, но теперь эта борьба уже закончена почти полной побѣдой русской соли. Процессъ этой борьбы виденъ изъ слѣдующихъ цифръ движенія соли по Николаевской дорогѣ въ направленіи отъ Петербурга къ Москвѣ и обратно [1]):

Направленіе движенія	1880 г.	1885 г.	1890 г.	1895 г.	1898 г.	1880—98 гг. + или —
	тысячъ пудовъ					
Петербургъ—Москва . . .	1811	--	—	126	41	— 1170
Москва—Петербургъ . . .	605	557	945	1119	1095	+ 490

[1]) По даннымъ Стат. Сборн. м-ва П. С.

Перевозка иностранной соли, ввозимой черезъ Петербургъ, составлявшая прежде довольно значительное количество, въ настоящее время почти исчезла; напротивъ того, движеніе русской соли къ Петербургу все болѣе увеличивается.

Оренбургская (илецкая) и кавказская соль перевозится исключительно въ мѣстномъ сообщеніи [1]).

Изъ отдѣльныхъ пунктовъ полученія соли, кромѣ упомянутыхъ выше пристаней Владимірской и Нижнеднѣпровска, можно отмѣтить Лисичанскъ, потребляющій значительныя количества соли на своемъ содовомъ заводѣ, затѣмъ болѣе крупные города: Москву, Варшаву, Витебскъ, Петербургъ, Лодзь и Юрьевъ. Вотъ ихъ полученіе въ 1893—98 годахъ:

Станціи полученія	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ					
Лисичанскъ	2,4	2,1	2,2	2,4	2,9	3,6
Москва	0,7	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1
Варшава	0,5	0,4	0,5	0,5	0,7	0,9
Витебскъ	0,6	0,5	0,5	0 6	0,6	0,6
Петербургъ	—	—	0,4	0,6	0,8	0,5
Лодзь	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Юрьевъ	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5

Больше всего, какъ видно, получаютъ Лисичанскъ, Москва и Варшава. Полученіе соли двумя послѣдними пунктами за болѣе раннее время видно изъ слѣдующей таблицы [2]).

Годы	Получено Москвой	Получено Варшавой	Годы	Получено Москвой	Получено Варшавой
	милліоновъ пудовъ			милліоновъ пудовъ	
1878	0,9	—	1891	1,0	0,8
1880	0,8	1,4	1892	1,4	0,3
1882	0,9	1,4	1893	0,7	0,4
1885	0,9	0,2	1894	0,9	0,5
1886	0,9	0,1	1895	1,0	0,5
1888	0,9	0,3	1896	1,0	0,9
1889	1,2	0,5	1897	1,1	0,9
1890	1,0	0,5	1898	1,1	0,9

[1]) Въ приложеніи (табл. № 38), приведено отправленіе и полученіе соли главнѣйшими дорогами въ 1898 году.

[2]) По даннымъ Стат. Сборниковъ м-ва П. С., какъ видно, иногда не совпадающимъ съ приведенными выше данными Сводной стат. деп-та ж.-д. дѣлъ.

Полученіе соли Москвой, какъ показываютъ цифры, стоитъ на одномъ уровнѣ, а прибытіе ея въ Варшаву даже сократилось, сравнительно съ началомъ 80-хъ годовъ. Это такъ же, какъ и для другихъ грузовъ, напримѣръ, для керосина, объясняется тѣмъ, что города эти теряютъ значеніе торговыхъ складовъ, откуда товары разсылаются въ окрестностныя мѣста. Послѣднія завязываютъ непосредственныя сношенія съ пунктами производства, минуя Москву и Варшаву.

Таковъ въ общихъ чертахъ характеръ движенія соли по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ. Изъ изложеннаго видно, что вся Европейская Россія по снабженію ея солью распадается на три неравныя части: самая меньшая, юго-восточная часть потребляетъ соль Баскунчакскаго озера; болѣе обширная, сѣверо-восточная, къ которой примыкаетъ Московскій районъ, снабжается солью пермского района; все остальное пространство, въ томъ числѣ Новороссія, юго-западъ, Привислинскій край, сѣверо-западъ, прибалтійскія губерніи и большинство центрально-земледѣльческихъ, составляютъ обширный районъ, въ которомъ исключительно или преимущественно потребляется соль донецкая и крымская.

ГЛАВА VII.

Движеніе руды, чугуна, желѣза, стали и жести не въ дѣлѣ.

Перечисленные въ заголовкѣ грузы занимаютъ одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ въ ряду прочихъ товаровъ по своему высокому народно-хозяйственному значенію. Не смотря на это, статистика министерства путей сообщенія отнесла ихъ къ числу „менѣе важныхъ“ товаровъ и съ 1888 года перестала давать свѣдѣнія о движеніи ихъ по рельсовой сѣти. Этотъ пробѣлъ съ 1890 года пополненъ Сводной статистикой департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, данными котораго мы преимущественно и будемъ пользоваться въ настоящей главѣ.

I. Залежи *желѣзной руды* во многихъ мѣстахъ Россіи громадны, и въ этомъ отношеніи у насъ имѣются всѣ условія для созданія крупной желѣзной промышленности. Но низкій уровень техническаго развитія страны вообще, и въ частности недостатокъ топлива по близости мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ, были причиной того, что разработка рудныхъ богатствъ въ Россіи лишь въ послѣднее время начала быстро развиваться. Въ 1870 году она составляла 48,8 мил. пуд., въ 1871—80 гг.—57,2 мил. пуд., въ слѣдующее десятилѣтіе—76,4 мил. пудовъ, въ 90-хъ годахъ ея ростъ представляется въ слѣдующемъ видѣ [1]):

1890 г. . .	117,9 мил. пуд.	1894 г. . .	161,3 мил. пуд.
1891 г. . .	122,2 „ „	1895 г. . .	168,7 „ „
1892 г. . .	132,8 „ „	1897 г. . .	232,0 „ „
1893 г. . .	146,2 „ „	1898 г. . .	248,3 „ „

[1]) По даннымъ Горнаго Департамента.

Въ теченіе девяностыхъ годовъ добыча руды болѣе, нежели удвоилась. Сообразно этому росло и движеніе руды по желѣзнымъ дорогамъ. Вотъ его размѣры для 1890—98 годовъ [1]):

1890 г. . .	44,9 мил. пуд.	1895 г. . .	101,0 мил. пуд.
1891 г. . .	46,8 „ „	1896 г. . .	111,1 „ „
1892 г. . .	61,6 „ „	1897 г. . .	157,0 „ „
1893 г. . .	69,8 „ „	1898 г. . .	161,8 „ „
1894 г. . .	89,6 „ „		

На желѣзныя дороги, такимъ образомъ, поступаетъ около $^2/_3$ всей добываемой руды, остальная треть плавится на мѣстѣ. Растетъ перевозка руды значительно быстрѣе добычи: послѣдняя за восемь лѣтъ удвоилась, первая же возросла въ $3^1/_2$ раза.

Хотя по размѣрамъ поступленія на сѣть руда является весьма важнымъ грузомъ, но значеніе ея для доходности желѣзныхъ дорогъ сильно уменьшается весьма низкимъ тарифомъ, по которому она перевозится [2]), равно какъ незначительною длиною ея пробѣга. Такъ, въ 1895 году средній пробѣгъ ея равнялся 275 верстамъ, тогда какъ средній пробѣгъ всѣхъ товаровъ малой скорости въ томъ же году составлялъ 447 верстъ. Какъ не велики разстоянія, проходимыя рудой, видно изъ таблицы распредѣленія перевозокъ ея по поясамъ пробѣга [3]).

Верстъ	1892 г.	1895 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
	тысячъ пудовъ		
1— 100	17758	27743	+ 10015
101— 200	25011	42668	+ 17657
201— 500	12095	18350	+ 6255
501—1000	1652	4391	+ 2739
1001—1500	3008	7601	+ 4593
Свыше 1500	249	184	— 65
Итого	59753	100937	+ 41184

[1]) Данныя эти отличаются отъ тѣхъ, которыя приведены въ таблицѣ № 2, потому что здѣсь взята перевозка лишь желѣзной, марганцевой и хромовой руды, а въ табл. № 2 къ нимъ причислены и всѣ другія руды.

[2]) Средняя выручка съ пудо-версты перевезенной руды составляла въ 1895 году всего $^1/_{72}$ коп.

[3]) Сост. на осн. „Матеріаловъ по пересмотру тарифовъ на перевозку руды, чугуна и желѣза по всей сѣти росс. жел. дорогъ въ 1897 году“, вып. II. „Обзоръ перевозокъ товаровъ желѣзодѣлательной промышленности и результаты примѣненія къ нимъ дѣйствующихъ на сѣти тарифовъ“.

Главныя перевозки производятся на разстояніяхъ до 200 верстъ, затѣмъ движеніе быстро сокращается и постепенно исчезаетъ. Если даже не брать движенія руды по Пермь-Тюменской (Уральской) и Закавказской дорогамъ, которыя до конца 90-хъ годовъ были отрѣзаны отъ общей рельсовой сѣти, то и тогда оказывается, что на разстояніяхъ до 300 верстъ въ 1895 году перевезено было почти 63% всей руды, а на разстояніяхъ до 600 верстъ около 85% ея.

Сравнивая, однако, 1895 годъ съ 1892-ымъ, нельзя не замѣтить, что перевозка руды на болѣе далекихъ разстояніяхъ растетъ значительно быстрѣе, нежели ближайшія перевозки ея. Такъ, на разстояніяхъ до 500 верстъ приростъ составлялъ всего 60%, тогда какъ на разстояніяхъ отъ 500 до 1000 верстъ онъ былъ 160% и на разстояніяхъ свыше 1000 верстъ около 120%. Такое быстрое развитіе далекихъ перевозокъ руды въ значительной мѣрѣ вызвано тарифомъ 25 марта 1892 года, который сильно понизилъ ставки на далекихъ перегонахъ. О развитіи передвиженія руды на далекихъ разстояніяхъ въ слѣдующіе 3 года можно судить по тому, что съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе увеличивается перевозка руды въ прямомъ сообщеніи различныхъ дорогъ и сокращаются мѣстныя перевозки ея. Въ 1895 году послѣднія составляли 84% всего движенія, въ слѣдующемъ году онѣ сокращаются до 82%, въ 1897 году—до 77% и, наконецъ, въ 1898 году мѣстное движеніе составляло всего 75% всей желѣзнодорожной перевозки руды.

Добыча желѣзной руды производится въ самыхъ большихъ размѣрахъ въ Екатеринославской губерніи, затѣмъ идутъ Уралъ, Привислинскій край и Закавказье. Согласно съ этимъ распредѣляется отправленіе руды отдѣльными дорогами; изъ всего количества руды, поступающей на желѣзныя дороги, свыше 90% отправляется четырьмя дорогами: Екатерининской, Закавказской, Пермь-Тюменской и Варшавско-Вѣнской. Вотъ отправленія ихъ въ 1892—93 и 1897—98 годахъ:

Дороги отправленія	1892 г.	1893 г.	1897 г.	1898 г.	Приростъ съ 1892 года по 1898 годъ
	тысячъ пудовъ				
Екатерининская	32414	37369	108679	101634	69220
Закавказская	14161	13351	23390	32760	18599
Пермь-Тюменская	4161	5109	7424	9021	4860
Варшавско-Вѣнская	5126	5666	6147	6934	1808
Итого	55862	61495	145640	150349	95487
% отнош. ко всей перевозкѣ	91%	88%	93%	91%	
Вся перевозка	61570	69840	157003	161828	100258

Больше всего отправляетъ Екатерининская дорога, и отправленіе ея сильнѣе всего увеличилось за разсматриваемые 5 лѣтъ. Далѣе идетъ Закавказская дорога, отправляющая преимущественно марганцовую руду. Значительно меньше отправленія дорогъ Пермь-Тюменской и Варшавско-Вѣнской.

Отправленіе далеко не соотвѣтствуетъ добычѣ руды въ различныхъ районахъ, что объясняется различіемъ въ расположеніи заводовъ. Небольшіе размѣры отправленія Уральскаго и Привислинскаго районовъ зависятъ отъ того, что заводы тамъ лежатъ у самыхъ рудниковъ; наоборотъ, въ Закавказьи вся руда поступаетъ на желѣзныя дороги, такъ какъ она почти не перерабатывается на мѣстѣ, а увозится за границу. Точно также крупныя отправленія Южнаго района объясняются расположеніемъ многихъ южныхъ заводовъ не на рудникахъ, а у сосѣднихъ каменноугольныхъ копей ли на половинѣ разстоянія между копями и рудниками.

Изъ всѣхъ дорогъ одна Екатерининская отправляетъ руду на болѣе далекія разстоянія, остальныя посылаютъ ее лишь на ближайшія станціи, какъ это видно для 1895 года изъ слѣдующихъ чиселъ [1]):

Верстъ	Южная руда	Закавказская руда	Привислинская руда	Уральская руда
	тысячъ пудовъ			
1— 100	4472	12656	6626	1608
101— 200	31246	10554	—	624
201— 500	15536	—	—	2179
501—1000	4098	—	—	187
Свыше 1000	7121	—	—	—
Средн. пробѣгъ верстъ	383	73	45	236

Изъ отдѣльныхъ станцій отправленія въ южномъ районѣ выдѣляются: Вечерній-Кутъ, Карнаватка, Калачевскій Постъ и Кривой Рогъ, отправляющія криворожскую руду. Вотъ ихъ отправленія съ 1890 года по 1898 годъ:

[1]) Матеріалы... II, 4 и слѣд.

Станціи отправленія	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ								
Вечерній Кутъ . .	—	—	—	2,8	28,4	29,2	24,8	36,4	33,6
Карнаватка	16,8	19,4	20,1	26,7	17,8	25,4	35,6	57,2	33,3
Калачевскій Постъ.	—	—	—	—	—	—	—	5,7	19,8
Кривой Рогъ . . .	0,1	0,4	3,4	3,7	4,0	1,4	2,5	3,3	7,8
Всего . . .	16,9	19,8	23,5	33,2	50,2	56,0	62,9	102,6	94,5

Этими четырьмя станціями, такимъ образомъ, производится почти все отправленіе руды съ Екатерининской дороги; на счетъ ихъ произошло и увеличеніе отправокъ этой дороги.

Въ Закавказскомъ районѣ главнѣйшія отправленія производятся станціями: Чіатуры, Шаропань, Квирилы и Поти. Размѣры ихъ отправленій въ 1890—98 годахъ были слѣдующіе:

Станціи отправленія	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ								
Чіатуры	—	—	—	—	—	9,3	9,4	10,1	15,5
Шаропань . . .	—	—	—	0,9	7,7	9,5	10,3	11,0	15,4
Квирилы	7,4	5,1	8,5	7,1	0,9	1,1	1,6	1,2	1,7
Поти	4,0	3,2	4,7	3,6	5,3	3,4	3,7	0,5	0,1
Всего . .	11,4	8,3	13,2	11,6	13,9	23,3	25,0	22,8	32,7

Въ Уральскомъ районѣ больше всего отправляетъ станція Нижній-Тагилъ и въ послѣднее время Островская:

Станціи отправленія	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ								
Нижній-Тагилъ . .	1,5	2,0	2,1	2,8	2,3	2,5	3,5	4,0	3,6
Островская . . .	—	—	—	—	0,1	0,4	0,4	0,8	1,4
Всего . .	1,5	2,0	2,1	2,8	2,4	2,9	3,9	4,8	5,0

Наконецъ, въ Привислинскомъ районѣ больше всего отправляютъ Ченстоховъ, Мышковъ, Заверце и Порай. Вотъ отправки ихъ въ 1890—98 годахъ:

Станціи отправленія	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ								
Ченстоховъ . . .	1,4	0,7	0,9	1,4	1,3	1,5	1,2	3,0	3,2
Мышковъ	—	—	0,1	1,7	2,1	2,2	2,3	1,8	2,4
Заверце	1,1	1,5	2,1	1,2	1,3	0,8	0,7	0,6	0,8
Порай	1,1	1,0	1,8	1,4	0,8	0,2	—	0,4	0,5
Всего . .	3,6	3,2	4,9	5,7	5,5	4,7	4,2	5,8	6,9

Нами перечислены главнѣйшія станціи отправленія руды. Этими 13 пунктами въ 1898 году было отправлено 84% всей руды, поступающей на рельсовую сѣть. Интересно, что обороты отдѣльныхъ станцій крайне непостоянны по годамъ. Тотъ или другой пунктъ начинаетъ отправлять руду и доводитъ размѣры отправленія до огромныхъ размѣровъ, но проходитъ нѣсколько лѣтъ, и отправленіе сильно сокращается, а иногда и совсѣмъ исчезаетъ (Квирилы, Поти, Заверце, Порай). Такія внезапныя появленія отправокъ вызываются началомъ разработки рудныхъ богатствъ у той или другой станціи, или проведеніемъ къ руднику новой желѣзнодорожной вѣтки. Что же касается внезапныхъ сокращеній, то они объясняются не столько уменьшеніями самой добычи руды, сколько развитіемъ переплавки ея на мѣстѣ.

Вслѣдствіе ничтожныхъ пробѣговъ руды, главнѣйшими дорогами полученія ея являются дороги-отправительницы и непосредственно примыкающія къ нимъ. Такъ, въ 1897 и 1898 годахъ вывезенная изъ мѣстъ добычи руда распредѣлялась между слѣдующими важнѣйшими дорогами:

Дороги полученія	1897 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ	
Екатерининская	77931	69039
Юго-Восточныя	13110	15906
К.-Х. Севастопольская	8265	7964

Дороги получения	1897 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ	
Закавказская	23390	32760
Пермь-Тюменская	7248	8793
Иванг. Домбровская	13580	12110
Варш.-Вѣнская	6722	7676
Итого	150246	154248
% отнош. ко всей перевозкѣ. . .	96%	95%
Всего перевезено	157003	161828

Семь приведенныхъ въ таблицѣ дорогъ получаютъ около 95% всей руды. При этомъ въ Южномъ районѣ главная масса полученія приходится на ту же Екатерининскую дорогу, которая и отправляетъ почти всю руду, поступающую на рельсовую сѣть въ этомъ районѣ; Закавказская и Пермь-Тюменская дороги получаютъ исключительно мѣстную руду; въ Привислинскомъ районѣ вся руда остается либо на той же Варшавско-Вѣнской дорогѣ, либо на ближайшихъ станціяхъ сосѣдней Ивангородо-Домбровской дороги.

Изъ отдѣльныхъ станцій больше всего получаютъ: Юзово, Тритузная, Кайдакская, Юрьевка, Дружновка, Сартана, Петровскіе Заводы и Таганрогъ—въ Южномъ районѣ; Домброва, Островецъ, Неклань, Гзиховъ и Сосновицы—въ Привислинскомъ; Поти и Шаропанъ—на Кавказѣ; Левшино, Тарасково и Александровскій заводъ—на Уралѣ [1]). Эти 18 станцій въ 1898 году получили 138,7 мил. пудовъ руды изъ 161,8 мил. пудовъ всей перевозки этого груза, т. е. около 86% послѣдней. Такимъ образомъ, около 85% всѣхъ перевозокъ руды по желѣзнымъ дорогамъ состоитъ въ обмѣнѣ между собою 13 станцій отправленія и 18 станцій полученія. Это типичная черта движенія разсматриваемаго груза [2]).

Что касается разстояній, съ которыхъ получается руда главнѣйшими пунктами, то это видно для 1895 года изъ слѣдующей таблицы [3]):

[1]) См. табл. № 39 въ приложеніи.

[2]) Въ приложеніи (табл. № 40) приведено распредѣленіе отправленія и полученія руды по дорогамъ въ 1898 году.

[3]) Матеріалы. . II, l. c.

Верстъ	Юзово	Тритузная	Кайдакская	Юрьевка	Дружковка	Домброва	Островецъ	Неклань	Сосновцы	Потп	Шаронань
	тысячъ пудовъ										
1— 50	2449	—	1	298	—	2740	510	22	951	3386	9270
51— 100	233	—	—	4	1	1678	722	—	51	5	—
101— 200	478	13659	17052	13	—	10	—	—	—	10312	—
201— 400	—	—	38	—	3	6	—	5	2	—	—
401— 500	11346	—	—	470	3161	—	—	—	—	—	—
501— 600	—	—	—	613	—	—	—	—	—	—	—
601—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1101—1200	—	—	—	—	—	—	20	1453	—	—	—
1201—1300	—	—	—	—	—	—	1660	8	—	—	—
1301—1400	—	—	—	—	—	2985	—	—	479	—	—
1401—1500	—	5	55	—	—	—	3	—		—	—
1501 2000	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
2001—2500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2501—2700	—	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—

Больше всего приведенныя станціи получаютъ съ разстояній до 200 верстъ. Лишь станція Юзово получаетъ крупное количество руды съ разстоянія отъ 400 до 500 верстъ, въ каковомъ отъ нея расположены залежи криворожской руды, да станціи Привислинскаго района получаютъ ту же криворожскую руду съ разстояній отъ 1100 до 1400 верстъ. Существуютъ, однако, полученія и съ разстояній, превышающихъ 2500 верстъ; это перевозки уральской руды на южные желѣзнодорожные заводы. Въ послѣднее время онѣ даже значительно увеличились; такъ, напримѣръ, въ 1898 году Пермь-Тюменская дорога отправила на Екатерининскую 60 тыс. пудовъ, на К.-Х.-Севастопольскую—4 тыс. пудовъ и на Юго-Восточныя—24 тыс. пудовъ, т. е., всего въ Южный районъ—88 тыс. пудовъ. Конечно, эти полученія еще не доказываютъ возможности правильнаго снабженія Южнаго района уральской рудой, о чемъ одно время усиленно говорили въ виду опасеній истощенія криворожскихъ рудниковъ [1]).

[1]) См. „Запасы желѣзной руды въ Кривомъ Рогѣ“, докладъ горн. инж. Шимановскаго XXII съѣзду горнопромышленниковъ Россіи.

II. Хотя выплавка *чугуна* въ Россіи дѣлаетъ очень быстрые успѣхи, но потребность въ этомъ продуктѣ такъ сильно возрастаетъ, что внутреннее производство не можетъ удовлетворить ее, и, не смотря на высокія таможенныя пошлины, значительное количество чугуна до настоящаго времени ввозится изъ за границы. Вотъ цифры внутренняго производства, ввоза и потребленія чугуна въ Россіи за послѣднюю четверть столѣтія [2]):

Годы	Производство	Ввозъ	Потребленіе
	милліоновъ пудовъ		
1878	25,5	6,4	31,9
1879	26,4	11,3	37,7
1880	26,2	14,3	40,5
1881	28,7	13,4	42,1
1882	28,3	14,5	42,8
1883	29,4	14,4	43,8
1884	31,1	19,2	50,3
1885	32,2	12,2	44,4
1886	32,5	16,2	48,7
1887	37,4	7,8	45,2
1888	40,7	4,6	45,3
1889	45,2	7,1	52,3
1890	56,6	7,7	64,3
1891	61,3	4,7	66,0
1892	65,4	5,5	70,9
1893	70,1	9,8	79,9
1894	81,3	8,8	90,1
1895	82,0	7,8	89,8
1896	98,4	5,9	104,3
1897	114,0	6,0	120,0
1898	134,2	6,8	141,0

[2]) По даннымъ Горнаго Департамента и „Обзоровъ внѣшней торговли". Опредѣляя потребленіе, вывозъ чугуна игнорируемъ въ виду его ничтожности.

За 20 лѣтъ выплавка чугуна увеличилась болѣе, нежели въ 5 разъ. Ввозъ иностраннаго чугуна увеличивался до средины 80-хъ годовъ, въ 80-хъ годахъ подъ вліяніемъ повышеній ввозныхъ пошлинъ онъ рѣзко сокращается и съ того времени колеблется между 6—9 мил. пудовъ. Потребленіе чугуна, слагающееся изъ двухъ количествъ—производства и ввоза—, за то же время увеличилось въ 4 съ небольшимъ раза.

Въ связи съ этимъ шло развитіе перевозокъ чугуна. При этомъ такъ какъ значительная часть этого продукта производится на Уралѣ, откуда онъ по системѣ рр. Камы и Волги сплавляется на внутренніе рынки Европейской Россіи, то на ряду съ желѣзными дорогами онъ въ большихъ количествахъ движется по внутреннимъ воднымъ путямъ. Вотъ перевозка его по тѣмъ и другимъ въ 1876—98 годамъ [1]):

Годы	По жел. дорогамъ	По воднымъ путямъ	Годы	По жел. дорогамъ	По воднымъ путямъ
	милліоновъ пудовъ			милліоновъ пудовъ	
1876	2,2	—	1891	14,2	6,1
1878	5,0	—	1892	13,6	7,0
1880	13,1	—	1893	16,7	8,3
1882	9,8	—	1894	19,1	7,0
1884	10,1	3,0	1895	20,8	6,4
1885	8,0	2,8	1896	26,9	7,5
1886	10,1	3,0	1897	38,4	10,3
1888	9,1	4,3	1898	42,3	11,9
1890	15,2	5,0			

Какъ видно, желѣзнодорожная перевозка чугуна почти въ четыре раза больше движенія его по воднымъ путямъ и возрастаетъ нѣсколько быстрѣе послѣдней [2]). Это объясняется быстрымъ развитіемъ чугунно-литейнаго дѣла на югѣ Россіи и въ Привислинскомъ краѣ.

[1]) Данныя о водной перевозкѣ и желѣзнодорожной до 1888 года взяты изъ Стат. Сборн. м-ва П. С., свѣдѣнія же о движеніи чугуна по жел. дорогамъ съ 1890 года заимствованы изъ Сводной Стат. д-та жел.-дор. дѣлъ.

[2]) См. діаграмму № 25 въ приложеніи.

Сравненіе роста движенія чугуна по желѣзнымъ дорогамъ съ его потребленіемъ показываетъ, что за тѣ же 20 лѣтъ, въ которыя послѣднее увеличилось въ 4 съ небольшимъ раза, первое возросло въ 8 разъ. Такимъ образомъ, съ теченіемъ времени на желѣзныя дороги поступаетъ все большая часть потребляемаго въ странѣ чугуна. Но по своимъ абсолютнымъ размѣрамъ эта часть крайне ничтожна и не превышаетъ 30% всего потребленія. Остальные 70% потребляются на мѣстѣ и на рынокъ поступаютъ въ переработанномъ видѣ.

Средній пробѣгъ чугуна по желѣзнымъ дорогамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

въ 1878 г. . .	440 верстъ	въ 1885 г. . .	282 версты
„ 1880 г. . .	368 „	„ 1886 г. . .	337 „
„ 1882 г. . .	405 „	„ 1888 г. . .	362 „
„ 1884 г. . .	291 „	„ 1895 г. . .	675 „

Пробѣгъ, составлявшій раньшеоколо 400 вер., въ срединѣ 80-хъ годовъ нѣсколько сократился, но въ послѣднее время опять значительно увеличивается; это увеличеніе въ высокой мѣрѣ обязано введенію новаго диференціальнаго тарифа на перевозку продуктовъ желѣзной промышленности въ 1892 году. Вотъ цифры, показывающія измѣненія, вызванныя этимъ тарифомъ [1]):

Верстъ	1892 г.	1895 г.	Приростъ	
	перевезено тысячъ пудовъ			% %
1— 500	7591	9652	2061	27
501—1000	1369	2192	823	60
1001—1500	1108	2308	1200	108
Свыше 1500	436	3084	2648	607
Итого . . .	10504	17236	6732	64

Перевозка возросла на всѣхъ разстояніяхъ, но приростъ и абсолютно и относительно больше на далекихъ перегонахъ; особенно великъ онъ на разстояніяхъ свыше 1500 верстъ.

[1]) Взято изъ „Матеріаловъ“... вып. II.

По воднымъ путямъ чугунъ проходитъ огромныя разстоянія: въ 1898 году средній пробѣгъ его составлялъ 1518 верстъ, а въ 1897 году даже 1650 верстъ. Лишь благодаря этому уральскій чугунъ попадаетъ на внутренніе русскіе рынки; не будь такого удачнаго расположенія водныхъ путей, рудныя богатства, Урала, вѣроятно, до сихъ поръ лежали-бы безъ разработки.

Распредѣленіе отправленія чугуна по рельсовой сѣти опредѣляется географіей производства. До конца 60-хъ годовъ выплавка чугуна производилась почти исключительно на Уралѣ, но затѣмъ заводы стали строиться вездѣ, гдѣ только къ тому представлялись какія-нибудь удобства. Тогда же зародилось желѣзное дѣло на югѣ Россіи, въ Екатеринославской губерніи. Заводы строились здѣсь по лучшимъ европейскимъ образцамъ; на ряду съ этимъ удачно производились поиски каменнаго угля и новыхъ мѣсторожденій желѣза. Нѣсколько ранѣе, желѣзное дѣло стало оживляться и въ Привислинскомъ краѣ, богатомъ каменнымъ углемъ. Такимъ образомъ, въ силу историко-географическихъ условій, въ Россіи образовались четыре главныхъ желѣзодѣлательныхъ района: Подмосковный, Уральскій, Привислинскій и Южный, занимающій теперь первое мѣсто [2]). Производительность этихъ районовъ въ 90-хъ годахъ видна изъ слѣдующей таблицы:

Названіе районовъ	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ					
Южный и Юго-Западный	20,0	27,4	34,0	39,2	46,4	61,4
Уральскій	30,9	33,1	33,1	35,5	40,9	43,5
Привислинскій	10,1	11,1	11,7	13,1	14,0	16,1
Подмосковный	7,2	7,7	7,7	8,2	10,4	11,0

Кромѣ пунктовъ внутренней добычи чугуна на отправленіе чугуна вліяетъ еще распредѣленіе ввоза иностраннаго чугуна по отдѣльнымъ пограничнымъ пунктамъ. Ввозъ происходитъ преимущественно черезъ балтійскіе порты, главнымъ образомъ, черезъ Петербургъ и Ригу. Въ послѣдніе годы черезъ первый ввозится ежегодно отъ 3 до 4 мил. пудовъ чугуна, а черезъ вторую—около 1 мил. пудовъ.

---

[1]) Ср. энциклопедич. словарь Брокгауза и Ефрона, статья „Россія", стр. 304.

Сообразно указанному распредѣленію производства и ввоза чугуна, происходитъ и его отправленіе желѣзными дорогами. Южный чугунъ отправляется Екатерининской, К.-Х.-Севастопольской и Юго-Восточными дорогами; уральскій—Пермь-Тюменской и Сам.-Златоустовской дорогами, а затѣмъ пристанями Волжскаго бассейна; чугунъ привислинскій отправляется Иванг.-Домбровской, Варш.-Вѣнской дорогами; подмосковный чугунъ отправляется Московско-Курской дорогой; что же касается иностраннаго чугуна, то небольшія количества его отправляются Петербургомъ и Ригой. Вотъ отправки всѣхъ родовъ чугуна въ 1893 и 1898 годахъ:

Родъ чугуна	1893 г.	1898 г.	Приростъ
	милліоновъ пудовъ		
Южный	4 4	19.6	15,2
Уральскій	8,2	12,4	4,2
Привислинскій	1,9	2,8	0,9
Подмосковный	0,1	3,5	3,4
Иностранный	0,6	11,	0,5
Итого	15,2	39,4	24.2
% отнош. ко всей перевозкѣ . . .	90%	91%	
Всего перезено	16,7	42,3	25,6

Въ 1893 году отправлялось, какъ и производилось, больше всего уральскаго чугуна, но за пять разсматриваемыхъ лѣтъ выплавка чугуна въ Южномъ районѣ сдѣлала такіе громадные успѣхи, что уральскій чугунъ былъ отодвинутъ на второе мѣсто. Надо при этомъ замѣтить, что въ приведенныхъ цифрахъ уральскаго чугуна дважды засчитаны переотправки волжскихъ пристаней; эти переотправки оба года составляли около 2 мил. пудовъ, такъ какъ первоначальное отправленіе чугуна Пермь-Тюменской и Сам.-Златоуст. дорогами въ 1893 г. равнялось 6,4 мил. пуд. и въ 1898 г.—10,3 мил. Сильно увеличилось отправленіе Подмосковнаго района; значительно меньше приростъ движенія привислинскаго и иностраннаго чугуна.

Главнѣйшими пунктами отправленія въ Южномъ районѣ являются станціи: Юзово, Юрьевка, Кривой Рогъ и Кайдакская. Особенно велико отправленіе Юзово, гдѣ находится одинъ изъ пер-

выхъ южныхъ заводовъ, основанный Джономъ Юзомъ въ концѣ 60-хъ годовъ. Отправленіе уральскаго чугуна производится, главнымъ образомъ, станціями Пашія, Кизелъ и Кушва Пермь-Тюменской дороги и станціями Сулея, Кропачево, Симская Самаро-Златоустовской дороги. Отправляемый послѣдней дорогой чугунъ идетъ прямымъ желѣзнодорожнымъ путемъ въ мѣста назначенія. Чугунъ же, поступающій на станціи Пермь-Тюменской дороги, подвозится ею къ пристанямъ Камы и ея притока Чусовой. Отсюда онъ по Камѣ и Волгѣ направляется въ волжскія пристани: Нижній, Рыбинскъ и др., гдѣ снова передается на желѣзныя дороги, доставляющія его въ мѣста потребленія. Въ Привислинскомъ районѣ болѣе всего отправляютъ Неклань и Сосновицы; въ Подмосковномъ —станція Моск.-Курской дороги, Козлова-Засѣка; наконецъ, иностранный чугунъ, какъ сказано выше, отправляютъ Петербургъ и Рига [1]).

О томъ, какъ далеко отправляется чугунъ отдѣльными районами, даетъ понятіе слѣдующая таблица, показывающая разстоянія, пройденныя чугуномъ каждаго района въ 1895 году:

Верстъ	Южный районъ	Уральскій районъ и волжскія пристани	Привислинскій районъ	Иностранный чугунъ
	тысячъ пудовъ			
1— 300	894	5216	2092	38
301— 600	279	1909	58	—
601— 900	742	—	—	211
901—1200	1691	99	—	50
1201—1500	869	—	—	—
1501—1800	2159	—	—	—
1801—2100	35	664	—	—

На самыя короткія разстоянія отправляетъ Привислинскій районъ, такъ какъ онъ у себя же перерабатываетъ свой чугунъ. Уральскій чугунъ также отправляется, главнымъ образомъ, на короткія разстоянія; но значительное количество его было послано на разстоянія, превышающія 1800 верстъ,—это прямыя отправленія чугуна со станцій Сам.-Златоустовской дороги. Самыя большія разстоянія проходитъ чугунъ Южнаго района.

[1]) См. табл. № 41 въ приложеніи.

Чугунъ потребляется преимущественно желѣзодѣлательными и другими заводами, а потому представляетъ собою предметъ оптовой торговли, и какъ таковой, перевозится большими партіями изъ районовъ добычи въ пункты обработки его.

При этомъ, такъ какъ послѣдняя въ самыхъ крупныхъ размѣрахъ производится въ тѣхъ же мѣстахъ, гдѣ происходитъ и выплавка чугуна, то значительная часть этого груза получается дорогами, отправляющими его или непосредственно къ нимъ примыкающими. Такъ, напримѣръ, въ 1898 году дороги Южнаго района отправили 19,6 мил. пудовъ, а получили 9,7 мил. пудовъ, въ томъ числѣ со своихъ дорогъ 8 мил. пуд.; двѣ дороги Уральскаго района отправили 12,4 мил. пуд., а получили своими собственными станціями 9,2 мил. пудовъ, что, впрочемъ, объясняется упомянутымъ выше подвозомъ чугуна къ рѣчнымъ пристанямъ. Привислинскій районъ отправилъ въ 1898 г. 2,8 мил. пуд., а получилъ 6,5 мил. пуд., въ томъ числѣ со своихъ дорогъ 2,8 мил. пуд., т. е. все количество, отправленное этими дорогами.

Чугунъ, подвозимый изъ другихъ районовъ, кромѣ дорогъ Привислинскаго края, получаютъ преимущественно Николаевская, Рыбинско-Орловская, Моск.-Нижегородская и Моск.-Ярослав.-Архангельская дороги. Всѣ онѣ получаютъ его частью изъ Южнаго района, частью съ пристаней Волги, частью, наконецъ, съ Московско-Курской дороги, т. е. изъ Подмосковнаго района. Послѣдняя дорога вмѣстѣ съ дорогами Южнаго района снабжаетъ чугуномъ и Привислинскій край, который, какъ мы видѣли выше, получаетъ около $3^1/_2$ мил. пуд. чужого чугуна [1]).

Что касается главнѣйшихъ пунктовъ полученія чугуна, то ихъ можно раздѣлить на двѣ группы: 1) пункты, расположенные въ районахъ выплавки металла и 2) пункты болѣе или менѣе отдаленные отъ послѣднихъ. Къ первой группѣ въ Южномъ районѣ принадлежатъ Луганскъ, Тритузная, Сартана, Кайдакская и Дружковка; въ Привислинскомъ—Сосновицы, Островецъ, Домброва; въ Уральскомъ—пристани Левшино, Березники, Чусовская, Пермь и станція Сам.-Златоустовской дороги Уфа [2]).

Ко второй группѣ относятся слѣдующіе главнѣйшіе пункты назначенія: Петербургъ, Москва, Брянскій заводъ, Варшава и Лодзь [3]).

---

[1]) См. табл. № 42 въ приложеніи.

[2]) См. табл. № 43 въ приложеніи.

[3]) Ib.

Особенно велико полученіе Петербурга и Москвы, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Годы	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	тысячъ пудовъ								
Петербургъ . . .	258	1143	1729	1486	1929	3769	6430	6808	6468
Москва	786	939	1063	1764	2177	1497	1602	2359	2429

Таблица показываетъ крайне быстрый ростъ прибытія чугуна въ оба пункта. Огромное увеличеніе полученія чугуна Петербургомъ объясняется, съ одной стороны, ростомъ потребленія, а съ другой—сокращеніемъ подвоза иностраннаго чугуна. Это видно изъ слѣдующихъ цифръ, показывающихъ обороты Петербурга русскимъ и иностраннымъ чугуномъ въ 1890, 93, 95 и 98 годахъ [1]):

Годы	1890	1893	1895	1898
	тысячъ пудовъ			
Ввезено изъ за границы	2807	7006	5497	2356
Получено по жел. дор.	258	1486	3769	6468
„ по водн. путямъ	605	953	378	637
Вывезено по жел. дор. и водой . .	275	390	331	607
Осталось въ Петербургѣ	2395	9025	9313	8854

Въ первой половинѣ 90-хъ годовъ подвозъ русскаго чугуна увеличивался, не смотря на ростъ ввоза иностраннаго металла, вслѣдствіе быстраго увеличенія общаго потребленія; напротивъ того, во второй половинѣ десятилѣтія приростъ полученія русскаго чугуна происходилъ исключительно на счетъ сокращенія ввоза чугуна изъ за границы, такъ какъ общее потребленіе не только не увеличивалось, но даже сокращалось.

---

[1]) По даннымъ „Обзоровъ внѣшней торговли“, Стат. Сборн. м-ва П. С. и Сводной стат. деп-та ел.-дор. дѣлъ.

По происхожденію русскій чугунъ, подвозимый къ Петербургу, уральскій и южный. При этомъ въ послѣднее время происходитъ рѣзкое измѣненіе въ подвозѣ чугуна изъ того и другого района. Въ 1893 году подвозился почти исключительно уральскій чугунъ, южный же получался въ ничтожныхъ количествахъ, черезъ 5 лѣтъ послѣдній является уже преобладающимъ, а уральскій отодвинутъ на второе мѣсто. Вотъ измѣненія въ отправленіи чугуна различными районами, происшедшія съ 1893 г. по 1898 годъ:

Названіе районовъ	1893 г.	1898 г.	Приростъ
	тысячъ пудовъ		
Южный	113	3325	3212
Уральскій	1231	2765	1531
Остальные	142	381	239
Всего	1486	6468	4982

Аналогичныя измѣненія въ составѣ подвозимаго чугуна происходятъ и въ Москвѣ. Вотъ ея полученіе въ тѣ же два года:

Районы и пункты отправленія	1893 г.	1898 г.	+ или —
	тысячъ пудовъ		
Южный	669	1028	+ 359
Уральскій	948	264	— 684
Подмосковный (М.-Кур. дор.)	—	885	+ 885
Петербургъ	94	34	— 60
Остальные пункты	53	218	+ 165
Всего	1764	2429	+ 665

Здѣсь подвозъ уральскаго чугуна не только относительно, но и абсолютно сократился, уменьшился также подвозъ иностраннаго чугуна по Николаевской желѣзной дорогѣ; вмѣсто этого увеличилось полученіе южнаго чугуна и подмосковнаго со станціи Козлова-Засѣка Моск.-Курской дороги.

Брянскій заводъ (Бѣжицкая) получаетъ больше всего съ Моск.-Курской дороги, затѣмъ изъ Южнаго района, иностранный чугунъ изъ Риги и, наконецъ, мѣстный со станціи Риго-Орловской дороги. Что же касается Варшавы и Лодзи, то, какъ это ни странно, онѣ почти совсѣмъ не получаютъ чугуна изъ Привислинскаго района, а подвозятъ его съ юга, съ Моск.-Курской дороги и изъ за границы. Вотъ полученіе ими чугуна различныхъ источниковъ въ 1893 и 1898 гг.:

Районы отправленія	Брянскій заводъ		Варшава		Лодзь	
	1893 г.	1898 г.	1893 г.	1898 г.	1893 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ					
Южный районъ	533	429	560	858	191	415
Иностранный чугунъ	173	322	58	116	26	60
Привислинскій районъ	—	—	10	40	35	14
Уральскій „	—	44	13	—	—	—
Моск.-Кур. дорога	—	688	—	126	—	155
Брянскъ и Жуковка Риго-Орл. дор.	309	190	—	—	—	—
Остальныя дороги	15	6	60	53	—	27
Всего	1030	1679	701	1193	252	671

III. Производство *желѣза* и *стали* значительно меньше производства чугуна и медленнѣе возрастаетъ. Вслѣдствіе этого, не смотря на возвышеніе пошлинъ, ввозъ этихъ металловъ до конца 90-хъ годовъ не сокращался, а обнаруживалъ стремленіе къ увеличенію. Особенно рѣзко сказывается это относительно желѣза: производство стали выгоднѣе производства желѣза и потому первое все болѣе усиливается и не оставляетъ свободныхъ запасовъ желѣза. Въ розничной торговлѣ долго чувствовался недостатокъ послѣдняго металла, особенно фасоннаго желѣза, и оно усиленно привозилось изъ за границы. Постепенное развитіе внутренняго производства желѣза и стали и колебанія ввоза ихъ съ начала 80-хъ годовъ представлены въ нижеслѣдующей таблицѣ [1]):

[1]) По даннымъ Горнаго Департамента и „Обзоровъ внѣшней торговли“.

Годы	Произведено			Ввезено			Общее поступленіе на рынокъ желѣза и стали
	Желѣза	Стали	Всего	Желѣза	Стали	Всего	
	милліоновъ пудовъ						
1880	17,8	18,8	35,6	10,3	—	—	—
1881	17,8	17,9	35,7	7,1	—	—	—
1882	18,2	15,1	33,3	7,6	—	—	—
1883	19,1	13,5	32,6	7,2	0,3	7,5	40,1
1884	22,1	12,6	34,7	6,3	0,5	6,8	41,5
1885	22,1	11,8	33,9	5,1	0,4	5,5	39,4
1886	22,2	14,8	37,0	4,8	0,7	5,5	42,5
1887	22,6	13,8	36,4	3,4	0,5	3,9	40,3
1888	22,3	13,6	35,9	4,0	0,6	4,6	40,5
1889	26,1	15,8	41,9	5,3	1,0	6,3	48,2
1890	26,4	23,1	49,5	5,8	1,1	6,9	56,4
1891	23,4	26,5	49,9	3,7	0,9	4,6	54,5
1892	30,4	31,4	61,8	3,1	1,0	4,1	65,9
1893	30,4	38,6	69,0	5,3	2,2	7,5	76,5
1894	30,6	42,9	73,5	11,4	3,1	14,5	88,0
1895	26,9	53,7	80,6	13,1	3,4	16,5	97,1
1896	30,7	42,6	73,3	16,7	4,2	20,9	94,2
1897	30,6	53,0	83,6	18,8	5,3	24,1	107,7
1898	29,8	69,9	99,7	19,2	4,5	23,7	123,4

Производство желѣза, какъ видно, едва удвоилось за 18 лѣтъ, тогда какъ отливка стали почти учетверилась; особенно быстро растетъ она въ 90-хъ годахъ: въ 1890 году она едва превышала 20 мил. пуд., а въ 1898 году достигла уже 70 мил. пуд. Не смотря на быстрый ростъ внутренняго производства, ввозъ стали и, особенно, желѣза въ эти же годы сдѣлалъ большой шагъ впередъ. Благодаря этимъ двумъ условіямъ, общее поступленіе этихъ двухъ товаровъ на рынки Европейской Россіи съ начала 80-хъ по конецъ 90-хъ годовъ увеличилось почти въ 3 раза. Но все это время оно развивалось очень неравномѣрно; достигши значительныхъ размѣровъ въ 1880 году, оно стоитъ на одномъ уровнѣ и даже сокраща-

ется въ періодъ торговаго и промышленнаго застоя средины 80-хъ годовъ; въ концѣ 80-хъ годовъ новое оживленіе промышленной жизни и въ частности усиленіе постройки желѣзныхъ дорогъ вызвало дальнѣйшій ростъ производства и потребленія желѣза, который продолжается вплоть до послѣдняго года разсматриваемаго періода [1]).

Такія же волны застоя въ срединѣ 80-хъ годовъ и оживленіе къ концу этого десятилѣтія обнаруживаетъ желѣзнодорожная перевозка желѣза, стали и жести. Вотъ постепенное развитіе ея съ 1876 года, сопоставленное съ движеніемъ тѣхъ же грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ [2]):

Годы	По жел. дорогамъ	По воднымъ путямъ	Годы	По жел. дорогамъ	По воднымъ путямъ
	милліоновъ пудовъ			милліоновъ пудовъ	
1876	7,7	—	1891	27,7	13,5
1878	11,9	—	1892	32,4	12,4
1880	17,3	—	1893	39,3	14,7
1882	19,1	—	1894	43,6	15,1
1884	18,6	11,6	1895	43,5	4,8
1885	18,0	12,2	1896	49,6	13,9
1886	18,4	11,8	1897	57,0	15,2
1888	24,0	15,0	1898	69,8	15,4
1890	27,3	17,9			

Желѣзнодорожное движеніе быстро растетъ въ концѣ 70-хъ годовъ, къ срединѣ 80-хъ годовъ ростъ замедляется по мѣрѣ того, какъ промышленное оживленіе переходитъ въ застой, съ конца 80-хъ годовъ начинается новый подъемъ, все болѣе ускоряющійся къ концу 90-хъ годовъ. Движеніе по воднымъ путямъ также отра-

---

[1]) См. діаграмму № 26 въ приложеніи.

[2]) Источники см. стр. 8, примѣч. 1. Съ 1893 года разрабатываются отдѣльно данныя о движеніи жести. Оно составляло:

въ 1893 г.	1,7 мил. пуд.	въ 1896 г.	0,8 мил. пуд.
„ 1894 г.	1,1 „ „	„ 1897 г.	0,8 „ „
„ 1895 г.	0,8 „ „	„ 1898 г.	0,8 „ „

Какъ видно, оно очень незначительно и съ теченіемъ времени сокращается.

зило на себѣ вліяніе оживленія конца 80-хъ годовъ, но 90-ые года для него не были годами быстраго роста; количество перевозимаго по этимъ путямъ желѣза и стали во все десятилѣтіе стоитъ почти на одномъ уровнѣ, не обнаруживая никакого увеличенія. Такое рѣзкое различіе между рельсовыми и водными путями объясняется тѣмъ, что на послѣдніе поступаетъ главнымъ образомъ уральское желѣзо, производство котораго въ 90-ые года почти не развивалось, тогда какъ по желѣзнымъ дорогамъ перевозится южное и польское желѣзо, выплавка которыхъ въ тѣ же годы сдѣлала громадные успѣхи [1]).

Сопоставленіе внутренняго производства, ввоза и желѣзнодорожной перевозки желѣза и стали показываетъ, что этихъ двухъ металловъ поступаетъ на рельсовые пути значительно больше, нежели чугуна. Перевозка послѣдняго не превышаетъ 30% общаго количества, поступающаго въ торгово-промышленный оборотъ страны, желѣза же и стали—болѣе 50%. Это объясняется различнымъ характеромъ потребленія чугуна, желѣза и стали. Первый потребляется преимущественно на мѣстѣ выплавки; мѣстное потребленіе вторыхъ много меньше; изъ пунктовъ производства они уходятъ на отдаленные желѣзодѣлательные заводы, а кромѣ того въ значительныхъ количествахъ идутъ для надобностей всюду распространенной кустарной промышленности—слесарнаго и гвоздильнаго производства, кузнечнаго дѣла и т. д.;—вслѣдствіе этого розничная торговля этими металлами развита значительно больше торговли чугуномъ, что, какъ увидимъ ниже, отражается на характерѣ полученія ихъ различными желѣзнодорожными станціями. Надо замѣтить, что поступленіе желѣза и стали на желѣзныя дороги даже больше указанной выше нормы, такъ какъ въ цифрахъ производства засчитаны по ряду съ другими сортами стали стальные рельсы, въ данныя же о движеніи они не вошли. Перевозка ихъ составляетъ въ настоящее время свыше 20 мил. пуд. [2]), если прибавить это количество къ количеству желѣза, стали и жести, то оказывается, что всѣхъ этихъ металловъ поступаетъ на сѣть около 75% общаго поступленія ихъ на рынки Европейской Россіи [3]).

---

[1]) См. ниже таблицу о размѣрахъ производства желѣза и стали различными районами.

[2]) См. табл. № 3 въ приложеніи.

[3]) Тѣмъ, что въ цифры производства включены стальные рельсы, которыхъ нѣтъ въ цифрахъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, объясняется, между прочимъ,

Средній пробѣгъ желѣза, стали и жести составлялъ:

въ 1878 г. .	523 версты	въ 1885 г. . .	527 верстъ
„ 1880 г. . .	452 „	„ 1886 г. . .	539 „
„ 1882 г. . .	445 „	„ 1888 г. . .	557 „
„ 1884 г. . .	472 „	„ 1895 г. . .	651 „

Длина пробѣга сильно колеблется изъ года въ годъ, но въ общемъ замѣтно его удлиненіе; особенно велико послѣднее въ 1895 году, сравнительно съ предшествовавшими 1886 и 1888 годами. Такое увеличеніе пробѣга вызвано упоминаемымъ уже выше тарифомъ 1892 года. Если сравнить распредѣленіе перевозокъ желѣза и стали по поясамъ пробѣга въ 1892 и 1895 годахъ, то рѣзко бросается въ глаза увеличеніе послѣднихъ на далекихъ разстояніяхъ.

Верстъ	1892 г.	1895 г.	Приростъ	
	тысячъ пудовъ			% %
1— 500	15856	18030	2174	13
501—1000	3776	4672	896	24
1001—1500	3833	4936	1103	29
1501—2000	820	1915	1095	133
Свыше 2000	156	1100	944	605
Итого . .	24441	30653	6212	25

По воднымъ путямъ желѣзо и сталь въ послѣдніе годы проходили около 1400 верстъ [1]). Если принять во вниманіе, что уральское желѣзо до поступленія на воду проходитъ по Пермь-Тюменской дорогѣ около 300 верстъ [2]), да по приволжскимъ дорогамъ

и несовпаденіе колебаній кривыхъ производства и общаго поступленія на рынокъ желѣза и стали съ колебаніями кривой перевозки въ 1895 году. Первыя поднимаются въ этомъ году, вторая стоитъ на одномъ уровнѣ. Происходитъ это отъ того, что въ 1895 году очень велика была отливка стальныхъ рельсовъ, производство же другихъ сортовъ стали почти не измѣнилось, а выплавка желѣза даже сократилось сравнительно съ 1894 годомъ.

[1]) 1409 верстъ въ 1897 и 1371 въ 1898 году.

[2]) 313 верстъ въ среднемъ въ 1895 году („Матеріалы“... II, 51).

снова около 700 верстъ [1]), то получится, что въ общемъ пробѣгъ уральскаго желѣза составляетъ около 2400 верстъ—еще одна цифра, доказывающая огромное значеніе дешеваго воднаго транспорта для уральской металлургической промышленности.

Желѣзное и сталелитейное дѣло сосредоточены въ тѣхъ же районахъ, гдѣ добывается руда и отливается чугунъ, но кромѣ того значительное производство металла ведется въ губерніяхъ прибалтійскихъ, работавшихъ до послѣдняго времени на иностранномъ чугунѣ, а теперь переходящихъ на русскій чугунъ, подвозимый съ Урала и юга. Размѣры производства желѣза и стали въ различныхъ районахъ за послѣднее время видны изъ слѣдующей таблицы:

Названіе районовъ	1890 г.	1893 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ		
Южный (и Юго-Западн.)	8,6	17,8	38.3
Уральскій	17,4	21.7	23,4
Привислинскій	7.7	11,1	15.3
Пріозерный	6,4	10,2	11 8
Подмосковный	8,3	7,2	10,9

Больше всего въ послѣдніе годы производитъ Южный районъ, крайне быстро развивающій выплавку разсматриваемыхъ металловъ, особенно стали; второе мѣсто занимаетъ Уралъ, производство котораго, наоборотъ, очень медленно увеличивается, вслѣдствіе недостатка топлива въ сосѣднихъ мѣстностяхъ. Затѣмъ идетъ быстро прогрессирующій Привислинскій районъ; послѣднія мѣста занимаютъ два остальные.

Иностранные желѣзо и сталь ввозятся преимущественно черезъ Петербургъ, Ригу и Либаву на Балтійскомъ морѣ, черезъ Сосновицы на западной сухопутной границѣ и Одессу на югѣ [2]).

[1]) 740 верстъ въ 1895 году (тамъ же, стр. 49).

[2]) Въ 1898 году ввезено было желѣза и стали черезъ:

Петербургъ	3,8	мил. пуд.
Ригу	3,5	„ „
Либаву	1,4	„ „
Сосновицы	1,2	„ „
Александрово	1,0	„ „
Одессу	2,6	„ „
Прочіе пункты	4,3	„ „
Всего	22,8	„ „

Сообразно такому распредѣленію производства и ввоза желѣза и стали, отправленія ихъ отдѣльными районами представляются въ послѣднее время въ слѣдующемъ видѣ [1]):

Районы отправленія	1893 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
	тысячъ пудовъ		
Южный	4214	19516	+ 15301
Привислинскій	9914	16485	+ 6571
Уральскій	6419	9316	+ 2897
Верхне-Волжскій	7332	6415	— 917
Подмосковный	2322	4935	+ 613
Прибалтійскій	2598	4728	+ 2130
Нижне-Волжскій	2553	1789	— 764
Закавказскій	731	1202	+ 471
Сѣверо-Западный	549	1024	+ 475
Иностранныя дороги	775	3286	+ 2511
Итого	37397	68696	+ 31299

[1]) Составлено на основаніи Сводной Статистики дѣя-та жел.-дор. дѣлъ Распредѣленіе сѣти желѣзныхъ дорогъ, соотвѣтствующее приблизительно дѣленію Россіи на районы, принятому въ горно-заводской статистикѣ, мы заимствуемъ изъ „Матеріаловъ“... II, стр. 3—4. Вотъ оно:

Прибалтійскій районъ—Балтійская дорога, ст. Либава Либ.-Роменской, ст. Петербургъ Николаевской, ст. Рига Риго-Орловской и С.-Пет.-Варшавская (кромѣ Варшавы).

Привислинскій районъ—Варш.-Вѣнская дорога, Иванг.-Домбровская, Лодзинская, Привислинскія и ст. Варшава С.-Пет.-Варшавской.

Сѣверо-Западный районъ—Либ.-Роменская (кромѣ Либавы), Моск.-Брестская (кромѣ Москвы), Полѣсскія и Риго-Орловская (кромѣ Риги).

Подмосковный районъ—Моск.-Казанская, Моск.-Кіево-Воронежская, Моск.-Курская, Николаевская (кромѣ Петербурга), Сызрано-Вяземская и ст. Москва Моск.-Брестской, Моск.-Ниж. и Моск.-Яр.-Арханг. дорогъ.

Верхне-Волжскій районъ—Моск.-Виндаво-Рыб., Моск.-Нижегородск. (кромѣ Москвы) и М.-Яр.-Арханг. (кромѣ Москвы).

Нижне-Волжскій районъ—Рязанско-Уральская и ст. Царицынъ Юго-Восточныхъ дорогъ.

Уральскій районъ—Пермь-Тюменская и Сам.-Златоустовская дороги.

Южный районъ—Владикавказская, Екатерининская, Кур.-Харьк.-Севастоп., Юго-Восточныя (кромѣ Царицына) и Юго-Западныя.

Больше всего въ 1898 году отправляютъ три главныхъ желѣзодѣлательныхъ района: Южный, Привислинскій и Уральскій. Далѣе идутъ районы приволжскіе, переотправляющіе уральское желѣзо, Подмосковный и Прибалтійскій районъ, станціи котораго Петербургъ, Рига и Либава отправляютъ крупныя количества иностраннаго желѣза. Довольно велики также прямыя отправленія иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ. Сравненіе отправокъ 1893 и 1898 г. обнаруживаетъ повсемѣстное увеличеніе ихъ въ послѣднемъ году, за исключеніемъ двухъ приволжскихъ районовъ, отправленіе которыхъ сократилось. Это сокращеніе отправленія желѣза волжскими пристанями находится въ связи, во 1-хъ, съ развитіемъ потребленія уральскаго желѣза самими пристанями, вслѣдствіе чего и сократилась передача его на желѣзныя дороги, а во 2-хъ, соединеніемъ Сам.-Златоустовской дороги съ Уральской, чѣмъ уральскому желѣзу былъ открытъ прямой желѣзнодорожный путь на внутреннія рынки Европейской Россіи. Первое обстоятельство подтверждается тѣмъ, что перевозки желѣза по воднымъ путямъ, и въ томъ числѣ движеніе уральскаго желѣза по Волгѣ [1]), не сократились съ 1893 года. Что же касается вліянія второго условія, то оно ясно обнаружилось въ крупномъ увеличеніи отправокъ Уральскаго района, при почти неизмѣнной производительности его.

Самый значительный приростъ отправленія за 5 лѣтъ наблюдается въ Южномъ районѣ, который почти упятерилъ свои отправки, затѣмъ въ Привислинскомъ районѣ, далѣе идетъ Уральскій районъ, иностранныя желѣзныя дороги и Прибалтійскій районъ. Отправленіе остальныхъ мѣстностей увеличилось незначительно. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ, отправляющихъ самыя крупныя количества желѣза и стали можно упомянуть [2]):

Въ Южномъ районѣ—Тритузную, Кайдакскую, Таганрогъ, Сартану, Луганскъ, Маріуполь, Юзово, Ростовъ, Волынцево и Одессу, отправляющую иностранныя желѣзо и сталь. Отправленія Луганска, Маріуполя, Таганрога въ послѣдніе годы очень сильно увеличились вслѣдствіе возникновенія новыхъ металлургическихъ заводовъ, тѣмъ же объясняется внезапное появленіе крупныхъ отправленій со станцій Сартана и Волынцево (Петровскіе заводы).

Въ Привислинскомъ районѣ—Домброву, Сосновицы (съ окрестностями: Гзиховъ, Сельце, Милевицы и Нивка), Варшаву и Островецъ.

---

[1]) Въ 1893 году пристанями бассейна р. Волги отправлено было желѣза и стали 12316 тыс. пуд., а въ 1898 году—13387 тыс. пуд.

[2]) См. табл. № 44 въ приложеніи.

Въ Уральскомъ районѣ—станціи Пермь-Тюменской дороги: Нижній-Тагилъ, Екатеринбургъ и Чусовскую и ст. Вязовую Сам.-Златоустовской дороги.

Въ Приволжскихъ районахъ—пристани Нижній, Муромъ (на Окѣ) и Рыбинскъ въ верхнемъ плесѣ, Царицынъ съ Саратовомъ въ нижнемъ. Особенно велико отправленіе Нижняго-Новгорода, хотя въ послѣднее время оно обнаруживаетъ нѣкоторое сокращеніе. Городъ этотъ съ его знаменитой ярмаркой, благодаря удобному мѣстоположенію при впаденіи въ Волгу Оки, недалеко отъ устья Камы, вблизи густо населеннаго, промышленнаго Московскаго района, съ незапамятныхъ временъ служилъ средоточіемъ торговыхъ оборотовъ Поволжья и главнымъ посредникомъ въ товарномъ обмѣнѣ востока съ центральными и западными губерніями Европейской Россіи. По мѣрѣ улучшенія водныхъ и сухопутныхъ сообщеній, а главное—развитія рельсовой сѣти, кредитныхъ и транспортныхъ учрежденій и пр., ярмарочная торговля Нижняго-Новгорода стала терять свое значеніе, такъ какъ исчезла необходимость запасаться товаромъ на цѣлый годъ, когда его можно получать по мѣрѣ надобности во всякое время; исчезла также необходимость лично ѣздить на ярмарку для производства разсчета и выбора товара, когда разсчитываться можно черезъ банки, товары выбрать по образцамъ и т. п. Успѣхъ новыхъ учрежденій подорвалъ значеніе Нижегородской ярмарки, но и до сихъ поръ ея обороты очень значительны. Особенно важную роль играетъ эта ярмарка въ торговлѣ уральскимъ желѣзомъ. До послѣдняго времени значительная часть транспортовъ этого товара, направляющихся на внутренніе рынки, первоначально поступаетъ въ Нижній, откуда они уже распредѣляются по мѣстамъ потребленія. Вотъ отправленія Нижняго, начиная съ 1890 года:

1890 г. . .	4749 тыс. пуд.	1895 г. . .	3621 тыс. пуд.
1891 г. . .	4415 „ „	1896 г. . .	3525 „ „
1892 г. . .	5339 „ „	1897 г. . .	3761 „ „
1893 г. . .	5238 „ „	1898 г. . .	3743 „ „
1894 г. . .	3995 „ „		

До 1892 года отправленіе растетъ, затѣмъ оно начало сокращаться: въ 1894 году оно рѣзко падаетъ, паденіе продолжается въ слѣдующіе годы, и лишь въ два послѣдніе года оно слова нѣсколько возросло.

Еще рѣзче сокращается отправленіе желѣза и стали изъ Царицына; онъ отправилъ:

въ 1890 г. . .	1746 тыс. пуд.	въ 1895 г. . .	1460 тыс. пуд.
„ 1891 г. . .	1427 „ „	„ 1896 г. . .	1319 „ „
„ 1892 г. . .	1578 „ „	„ 1897 г. . .	1061 „ „
„ 1893 г. . .	2094 „ „	„ 1898 г. . .	816 „ „
„ 1894 г. . .	1800 „ „		

Сокращеніе начинается въ 1894 году и особенно рѣзко сказывается послѣ соединенія Уральскаго района съ Сам.-Златоустовской дорогой непрерывнымъ рельсовымъ путемъ (въ 1896 году). Не мало вліяетъ здѣсь и конкурренція южнаго желѣза, все болѣе распространяющагося по юго-восточному углу Европейской Россіи.

Въ Подмосковскомъ районѣ больше всего отправляетъ Москва, обороты которой быстро увеличиваются: въ 1890 году она отправила всего 910 тыс. пуд., въ 1895 году ея отправленіе достигло уже 1351 тыс. пуд., а въ 1898 году оно составляло 2628 тыс. пуд.

Въ Прибалтійскомъ районѣ выдѣляются балтійскіе порты Петербургъ, Рига и Либава. Это смѣшанныя отправленія иностраннаго и мѣстнаго желѣза и стали, выдѣлываемыхъ частью изъ русскаго, частью изъ привознаго чугуна.

Въ Закавказскомъ районѣ можно упомянуть лишь Батумъ, отправляющій желѣзо и сталь, привозимые изъ за границы.

Наконецъ, изъ станцій иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, передающихъ прямымъ сообщеніемъ желѣзо и сталь на русскую желѣзнодорожную сѣть выдѣляются Каттовицъ, Свентохловицъ и Моргенротъ, (Верхне-Силезскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Полученіе желѣза и стали различными районами видно изъ слѣдующихъ чиселъ:

Районы полученія	1893 г.	1898 г.	Прирость
	тысячъ пудовъ		
Южный	9502	21682	12180
Привислинскій	5613	10588	4975
Подмосковный	7597	10418	2821
Уральскій	5754	7513	1759
Прибалтійскій	4056	6354	2298
Сѣверо-Западный	1461	4352	2901
Закавказскій	1179	3337	2158
Верхне-Волжскій	1545	3000	1455
Нижне-Волжскій	690	1442	752
Итого	37397	68696	31299

Больше всего получаетъ обширный Южный районъ съ причисленнымъ къ нему райономъ Юго-Западныхъ дорогъ и онъ же болѣе всѣхъ увеличилъ свои полученія съ 1893 года. Затѣмъ идутъ промышленные районы Привислинскій и Подмосковный, потребляющіе много желѣза и стали на своихъ машиностроительныхъ и желѣзодѣлательныхъ заводахъ, равно какъ въ кустарныхъ и ремесленныхъ предпріятіяхъ разбросанныхъ по всѣмъ мѣстамъ этихъ районовъ, особенно второго изъ нихъ. Крупное полученіе Уральскаго района объясняется подвозомъ желѣза къ рѣчнымъ пристанямъ, гдѣ оно покидаетъ желѣзныя дороги, чтобы продолжать свой путь водою. Весьма значительно также прибытіе желѣза и стали на станціи дорогъ Прибалтійскаго и Сѣверо-Западнаго районовъ, гдѣ довольно сильно развита фабричная и заводская обработка этихъ металловъ. Полученіе Поволжья сравнительно не велико, какъ потому, что въ немъ мало развиты желѣзообрабатывающія производства, такъ и потому, что значительная часть желѣза получается ими водою по Волгѣ. Незначительно полученіе и Закавказскаго района.

На вопросъ о томъ, откуда получаютъ желѣзо и сталь отдѣльные районы, даетъ отвѣтъ помѣщенная въ приложеніи таблица № 45 съ данными 1898 года.

Изъ нея видно, что Южный районъ больше всего получаетъ своего желѣза, затѣмъ привислинскаго, иностраннаго и уральскаго, поступающаго со ст. Царицынъ. При этомъ надо замѣтить, что привислинское и иностранное желѣзо получается главнымъ образомъ Юго-Западными губерніями, а уральскій чугунъ почти весь получается ст. Донской, гдѣ передается на р. Донъ. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ полученія здѣсь можно отмѣтить, кромѣ Донской [1]), станціи Екатерининской дороги: Сартану, Кайдакскую, Тритузную, Екатеринославъ и Нижнеднѣпровскъ, города Кіевъ и Харьковъ, наконецъ, порты Чернаго и Азовскаго морей: Ростовъ, Одессу, Маріуполь, Таганрогъ и Николаевъ [2]).

Привислинскій районъ кромѣ своего получаетъ въ значительныхъ количествахъ лишь иностранное желѣзо, подвозимое частью прямымъ сообщеніемъ съ иностранными желѣзными дорогами, частью моремъ изъ балтійскихъ портовъ. Главными пунктами полученія въ этомъ районѣ являются Варшава, Сосновицы, Домброва

---

[1]) Прибытіе въ этотъ пунктъ рѣзко сокращается въ послѣдніе годы въ зависимости отъ указаннаго выше уменьшенія отправокъ изъ Царицына. Донская получила въ 1893 и 1894 гг. около 2 мил. пуд., въ 1896 и 1897 гг.—около 1 мил. пуд., а въ 1898 г.—всего 622 тыс. пудовъ.

[2]) См. табл. № 46 въ приложеніи.

и Лодзь. Особенно велико и очень быстро увеличивается полученіе Варшавы, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ:

въ 1890 г. .	1920 тыс. пуд.	въ 1895 г. .	3106 тыс. пуд.
„ 1891 г. .	1663 „ „	„ 1896 г. .	3486 „ „
„ 1892 г. .	2331 „ „	„ 1897 г. .	3622 „ „
„ 1893 г. .	2716 „ „	„ 1898 г. .	4475 „ „
„ 1894 г. .	2984 „ „		

Подмосковный районъ получаетъ больше всего уральскаго желѣза, передаваемаго сѣверными волжскими пристанями. Далѣе идетъ полученіе со своихъ же станцій, но крупную часть этого желѣза составляютъ переотправки Москвой различныхъ сортовъ желѣза и стали, прибывающихъ изъ другихъ районовъ. Въ 1898 г. изъ 2,4 мил. пудовъ мѣстнаго полученія на долю г. Москвы приходилось около 1 мил. пудовъ. Значительныя количества желѣза и стали получаются Подмосковнымъ райономъ изъ Южнаго и Привислинскаго, а также изъ Прибалтійскаго районовъ. При этомъ прибытіе южнаго желѣза съ каждымъ годомъ увеличивается: въ 1891 и 1892 годахъ его не получалось и 100 тыс. пудовъ, въ 1895 году его получено было болѣе 600 тыс. пуд. [1]), а въ 1898 году оно достигло 1565 тыс. пудовъ. Главныя полученія приходятся на города: Москву, Коломну и Тулу. Полученіе перваго изъ нихъ громадно, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ:

1890 г. .	3186 тыс. пуд.	1895 г. .	4373 тыс. пуд.
1891 г. .	3112 „ „	1896 г. .	4925 „ „
1892 г. .	3174 „ „	1897 г. .	5213 „ „
1893 г. .	3604 „ „	1898 г. .	5956 „ „
1894 г. .	4167 „ „		

Сама Москва потребляетъ лишь около половины всего этого количества, другую половину она снова отправляетъ въ окрестныя мѣста, являясь такимъ образомъ крупнымъ посредникомъ въ торговлѣ этими металлами.

Уральскій районъ получаетъ почти исключительно свое желѣзо. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ въ немъ выдѣляются пристани Левшино, Уфа и Пермь.

Снабженіе Прибалтійскаго района производится главнымъ образомъ иностраннымъ желѣзомъ, отправляемымъ балтійскими портами, затѣмъ привислинскимъ, южнымъ и уральскимъ желѣзомъ.

[1]) „Матеріалы“.. вып. II, стр. 13.

отправляемымъ сѣверными волжскими пристанями. Больше всего получаютъ въ немъ балтійскіе порты Петербургъ, Рига и Либава.

Полученіе Сѣверо-Западнаго района составляется преимущественно изъ привислинскаго, южнаго и иностраннаго желѣза, отправляемаго балтійскими портами. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ здѣсь выдѣляются Брянскій заводъ и самъ Брянскъ.

Приволжскіе районы получаютъ главнымъ образомъ уральское желѣзо, отправляемое волжскими пристанями, а также желѣзо, переотправляемое г. Москвой.

Наконецъ, Закавказскій районъ получаетъ больше всего изъ Баку и Батума, переотправляющихъ уральскій и иностранный металлъ. Главное полученіе приходится на Баку, потребляющій значительныя количества желѣза и стали для нуждъ нефтянаго дѣла.

Заканчивая этимъ описаніе движенія желѣза и стали, надо еще разъ отмѣтить крупное различіе въ характерѣ движенія этихъ двухъ грузовъ и родственнаго имъ груза—чугуна.

Различіе наблюдается, какъ въ отправленіи, такъ и въ полученіи. И то и другое болѣе сконцентрировано у чугуна и равномѣрнѣе распредѣлено по всей сѣти у желѣза и стали. Такъ, напримѣръ, въ 1898 году 18 важнѣйшими пунктами, (отправившими 500 тысячъ пудовъ и болѣе) было отправлено 78% всего перевезеннаго по сѣти чугуна, тогда какъ желѣза и стали 37 главнѣйшихъ пунктовъ отправили всего 78%. Точно также распредѣляется и полученіе. Чугунъ получается немногими крупными фабричными и заводскими центрами, желѣзо же и сталь, помимо крупныхъ, получается многочисленными мелкими пунктами, являющимися средоточіемъ ремесленной и кустарной обработки этихъ металловъ. Въ 1898 году 19 главнѣйшими станціями получено было 70% чугуна, желѣза же и стали 31 важнѣйшая станція получила всего 59%. Указанное различіе придаетъ нѣсколько иной характеръ движенію послѣднихъ двухъ грузовъ и торговлѣ ими, сравнительно съ чугуномъ. Тамъ больше преобладаетъ оптовая торговля и массовыя перевозки, здѣсь ведется значительный мелочной торгъ, существуетъ цѣлый рядъ складочныхъ пунктовъ, занимающихся переотправкой товара небольшими партіями, а на желѣзныхъ дорогахъ выступаютъ на первый планъ мелкія перевозки. Всѣ эти различія весьма важны съ народно-хозяйственной точки зрѣнія, и тарифныя учрежденія не должны упускать ихъ изъ виду при построеніи провозныхъ платъ на разсматриваемые грузы.

ГЛАВА VIII.

Движеніе сахарныхъ грузовъ.

Свеклосахарная промышленность, являющаяся весьма важною отраслью народнаго хозяйства въ юго-западныхъ, привислинскихъ, малороссійскихъ и нѣкоторыхъ центральныхъ губерніяхъ, даетъ въ послѣдніе годы слѣдующія количества желѣзнодорожныхъ грузовъ [1]):

Названія грузовъ	1896 г.	1897 г.	1898 г.
	тысячъ пудовъ		
Сахарнаго песка	32330	30277	29558
Сахара рафинада	21606	22259	24152
Меласа	1078	1247	1410
Патоки рафинадной	592	518	483
Всего	55606	54301	55603

Постепенный ростъ движенія сахарнаго песка и сахара-рафинада, и параллельный этому ростъ добычи сахара въ 1876—98 гг. виденъ изъ слѣд. таблицы [2]):

[1]) Эти и дальнѣйшія данныя заимствованы изъ Сводной Статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ.

[2]) Данныя о добычѣ сахара за 1875—81 гг. взяты изъ „Матеріаловъ по разработкѣ тарифовъ", вып. II. б.—по разработкѣ тарифовъ на сахаръ.—Изданіе деп-та жел.-дор. дѣлъ, Спб. 1892 г. Для слѣдующихъ годовъ свѣдѣнія взяты изъ „Ежегодниковъ свеклосахарной промышленности Россіи", издаваемыхъ Кіевскимъ Отд. Имп. Технич. Об-ва подъ ред. г. Толпыгина. Данныя о движеніи сахара по желѣзнымъ дорогамъ за 1876—88 гг. взяты изъ Стат. Сборн. м-ва П. С., для 1890—98 гг.—изъ Сводной Стат.

Годы	Выработано		Годы	Перевезено по жел. дор.		
	Всего сахара.	Сахара рафинада		Сахарн. песка	Сахара рафинада	Всего
	тысячъ пудовъ			тысячъ пудовъ		
1875—76	9507	—	1876	6400	11800	18200
1876—77	12669	—	1877	—	—	—
1877—78	10603	—	1878	11600	13500	25100
1878—79	11101	—	1879	—	—	—
1879—80	12545	—	1880	12400	14800	27200
1880—81	12340	—	1881	—	—	—
1881—82	15.878	12536	1882	14800	15300	30100
1882—83	17.434	13409	1883	—	—	—
1883—84	19.103	15108	1884	13800	16900	30700
1884—85	21.067	12467	1885	—	—	39400
1885—86	28.716	16811	1886	—	—	36700
1886—87	26.198	16926	1887	—	—	—
1887—88	23.988	16973	1888	—	—	43600
1888—89	28.249	17418	1889	—	—	—
1889—90	24.691	18186	1890	21507	20281	41788
1890—91	29.565	18580	1891	23605	20881	43186
1891—92	28.655	18836	1892	21792	20119	41911
1892—93	24.422	19547	1893	23471	19978	43449
1893—94	35.738	21847	1894	28020	21930	49950
1894—95	34.971	21275	1895	25090	21793	46883
1895—96	39.626	22336	1896	32333	21606	53936
1896—97	38.717	23173	1897	30277	22259	52536
1897—98	39 616	25104	1898	29558	24152	53710

За 22 года добыча сахара увеличилась почти въ 4 раза, перевозка же сахарнаго песка по жел. дорогамъ за то же время выросла почти въ 5 разъ. Производство и перевозка рафинада растутъ медленнѣе: съ 1881—82 гг. по 1898 годъ первое удвоилась, а вторая

возросла всего на 58%. Просматривая приложенную въ концѣ работы діаграмму № 27, можно сразу замѣтить полнѣйшее совпаденіе колебаній добычи и перевозки сахара. Такое точное совпаденіе хронологическихъ колебаній производства и перевозки объясняется тѣмъ, что сахаръ представляетъ собою одинъ изъ продуктовъ, почти цѣликомъ поступающихъ на желѣзныя дороги: изъ 33—34 мил. пудовъ добываемаго въ послѣдніе годы сахарнаго песка, на желѣзныя дороги поступало 30—32 мил. пуд., а изъ 23—25 мил. пуд. рафинада—22—24 мил. пуд. Въ нѣкоторые годы перевозка послѣдняго даже превышала добычу, что объясняется двойными переотправками однихъ и тѣхъ же грузовъ.

Распредѣленіе отправленія сахара по отдѣльнымъ дорогамъ опредѣляется географическимъ распредѣленіемъ сахарнаго производства. Какъ мы уже сказали, главными центрами свеклосахарной промышленности являются юго-западныя губерніи, привислинскія, малороссійскія и сосѣднія съ ними губерніи центральнаго района. Вотъ цифры производства сахарнаго песка по отдѣльнымъ губерніямъ въ 1897—98 году [1]):

Губерніи	тыс. пудовъ.
Волынская	2192
Кіевская	10610
Подольская	9385
Итого юго-западныя .	22187
Полтавская	249
Харьковская	5096
Черниговская	1030
Итого малороссійскія .	6526
Воронежская	643
Курская	3682
Орловская	177
Тамбовская	566
Тульская	79
Итого центральныя .	5220

[1]) Данныя взяты изъ „Ежегодника свеклосахарной промышленности Россіи за 1897—98 годъ“.

Губерніи	тыс. пудовъ.
привислинскія . . .	2798
Бессарабская	99
Херсонская	327
Итого южныя	426
Самарская	73
Всего	37158

На долю юго-западныхъ и южныхъ губерній приходится 61% всего производства, малороссійскія и двѣ примыкающія къ нимъ центральныя—Воронежская и Курская—губерніи производятъ 29% всего песка, наконецъ, привислинскія губерніи вырабатываютъ около 8% его; на долю всѣхъ остальныхъ губерній приходится 2% общаго количества вырабатываемаго сахарнаго песка.

Сообразно этому распредѣляется и отправленіе сахара желѣзными дорогами. Главнѣйшія изъ нихъ въ 1888 и 1898 годахъ отправили слѣдующія количества песка:

Названія дорогъ	1888 г.	1898 г.	Приростъ
	тысячъ пудовъ		
Юго-Западныя (и Фастов.). .	14005	18616	+ 4601
Моск.-Кіево-Воронежская	1342	3306	+ 1964
Харьково-Николаевская	2305	2507	+ 202
К.-Х.-Севастопольская	878	1668	+ 790
Юго-Восточныя	582	681	+ 99
Итого дороги Малоросс. и Центральнаго районовъ	5107	8162	+ 3055
Дор. Привислинскаго района (Варш.-Вѣн., Привисл., Ив.-Домбр. и Лодзинск.)	1029	1570	+ 541
Итого	20141	28348	+ 8207
Вся перевозка	—	29558	—

Итакъ, 10 дорогъ въ 1898 году отправили 28,3 мил. пуд., тогда какъ на всѣ дороги рельсовой сѣти поступило 29,6 мил. пуд.; на долю всѣхъ прочихъ дорогъ, слѣдовательно, приходится не болѣе 4% отправленія. Болѣе всего отправляютъ Юго-Западныя дороги:

они отправили около 61,5% всего количества; дороги Малороссіи и Центральнаго района отправили около 28% и дороги Привислинскаго края около 6%. Сравнивая 1898 годъ съ 1888 годомъ, видимъ, что отправленіе увеличилось на всѣхъ разсматриваемыхъ группахъ дорогъ, особенно велико увеличеніе отправокъ на Юго-Западныхъ дорогахъ и Моск.-Кіево-Воронежской дорогѣ.

Что касается отправленія сахарнаго песка отдѣльными пунктами, то наиболѣе крупными въ этомъ отношеніи являются станціи Юго-Западныхъ дорогъ и Московско-Кіево-Воронежской дороги.

По полученію сахарнаго песка болѣе всего выдѣляются слѣдующія дороги:

Названія дорогъ	Получено тыс. пудовъ	
	1895 г.	1898 г.
Юго-Западныя (съ Фастовской)	9362	9598
Моск.-Курская	4156	4117
Моск.-Кіево-Воронежская	1417	2499
Либаво-Роменская	1163	1910
С.-П.-Варшавская	1972	1724
Кур.-Х.-Севастопольская	557	1498
Иностранныя дороги (прямымъ сообщеніемъ).	555	1197
Харьк.-Николаевская	939	1122
Риго-Орловская	552	683
Сам.-Златоустовская	588	782
Закавказская	—	577

Больше всего получаютъ дороги, въ районахъ которыхъ расположены рафинадные заводы; рядомъ съ этимъ значительныя полученія приходятся на дороги, примыкающія къ вывознымъ пунктамъ, и на иностранныя дороги, такъ какъ сахарный песокъ помимо внутренняго рынка въ большихъ количествахъ вывозится за границу. Въ 1895 году вывозъ составлялъ 4152 тыс. пуд. и въ 1898 году даже 5497 тыс. пуд.

Сопоставленіе дорогъ отправленія и полученія показываетъ, что главныя перевозки сахарнаго песка происходятъ въ мѣстномъ сообщеніи отдѣльныхъ дорогъ на ближайшіе рафинадные заводы. Какъ видно изъ таблицы № 47 въ приложеніи, изображающей рас-

предѣленіе отправокъ и назначеніе сахарнаго песка по дорогамъ въ 1898 году, Юго-Западныя дороги перевезли въ предѣлахъ своихъ станцій 9598 тыс. пуд., Харьково-Николаевская—906 тыс. пуд., Моск.-Кіево-Воронежская—684 тыс. пуд., К.-Х.-Севастопольская—646 тыс. пуд., Привислинскія—326 тыс. пуд., Варш.-Вѣнская—265 тыс. пудовъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ существуютъ перевозки на самыхъ далекихъ разстояніяхъ. Особенно далеко разсылаютъ сахарный песокъ Юго-Западныя дороги; въ 1898 году онѣ отправили:

на Моск.-Кіево-Ворон.	дорогу . . .	1799	тыс. пуд.
„ М.-Курскую	„	1411	„ „
„ С.-П.-Варшавскую	„	1373	„ „
„ Либ.-Роменскую	„	902	„ „
„ Иностранныя	„ . . .	788	„ „
„ Закавказскую	„ . . .	565	„ „
„ Рыбинско-Орловскую	„	447	„ „
„ Сам.-Златоуст.	„ . . .	369	„ „
„ Закаспійскую	„	344	„ „
„ Х.-Николаевскую	„	192	„ „
„ Балтійскую	„	140	„ „
„ Моск.-Яр.-Арх.	„	123	„ „
„ Моск.-Нижег.	„	76	„ „
„ Пермь-Тюмен.	„	75	„ „
„ М.-Винд.-Рыб.	„	74	„ „
„ М.-Казанскую	„	67	„ „
„ Ряз.-Уральскую	„	59	„ „
„ Николаевскую	„ . . .	58	„ „
„ Полѣсскія	„	51	„ „
„ Моск.-Брестск.	„	32	„ „
„ Владикавказскую	„	27	„ „
„ Сибирскія	„	12	„ „

Изъ этого перечня отправленій видно, что юго-западный сахаръ проникаетъ въ самыя отдаленныя мѣста. Не говоря уже о Моск.-Курской, С.-Пет.-Варшавской и иностранныхъ дорогахъ, весьма крупныя количества его посылаются на такія дороги, какъ Закавказская, Сам.-Златоустовская, Балтійская и М.-Ярослл.-Арханг.; есть отправки даже на Закаспійскую, Пермь-Тюменскую и Сибирскую дороги.

Главнѣйшими пунктами прибытія сахарнаго песка являются рафинадные заводы и нѣкоторыя пограничныя станціи. Таковы,

Одесса, Москва, Кіевъ, Петербургъ, Черкассы, Харьковъ, Корюковка (Либ.-Ром. дор.). Тула, Бобринская, Гнивань, Либава, Данцигъ, Баку, Кенигсбергъ, Рига, Варшава и др. [1]. Особенно велико полученіе первыхъ трехъ городовъ и станцій, имѣющихъ рафинадные заводы; Одесса получаетъ часть сахарнаго песка для вывоза за границу.

Отправленіе сахара-рафинада производилось, главнымъ образомъ, слѣдующими желѣзными дорогами:

Дороги	Отправлено сах.-раф. тыс. пуд.		
	1888 г.	1898 г.	Приростъ (+) или убыль (—)
Юго-Западныя (съ Фастовской) . .	4625	6274	+ 1649
Харьково-Николаевская	1168	2968	+ 1800
Моск.-Кіево-Воронежская	1359	2450	+ 1091
Либ.-Роменская	649	1738	+ 1089
Кур.-Харьк.-Севастопольская . . .	1280	1480	+ 200
Самаро-Златоуст.	—	851	—
М.-Курская	—	790	—
Юго-Восточныя	258	663	+ 405
Моск.-Нижегородск.	—	638	—
Варш.-Вѣн., Иванг.-Домбр., Привислинскія и Лодзинская . .	2606	2531	— 75
Итого	—	20413	—
%-ное отнош. ко всей перевозкѣ .	—	84%	—
Вся перевозка	—	24152	—

13 приведенныхъ въ таблицѣ дорогъ отправляютъ свыше 80% всего перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ рафинада. Главнѣйшими изъ нихъ являются тѣ же дороги, прорѣзывающія юго-западныя, привислинскія, малороссійскія и нѣкоторыя центральныя губерніи. Особенно рѣзко и здѣсь выдѣляются отправленія Юго-Западныхъ дорогъ. За десять лѣтъ всѣ дороги, для которыхъ есть данныя, обнаруживаютъ большее или меньшее увеличеніе отправленія; исключеніе представляетъ лишь дороги Привислинскаго края, отправленіе которыхъ нѣсколько сократилось.

[1]) См. табл. № 48 въ приложеніи.

Изъ отдѣльныхъ станцій больше всего отправляютъ рафинада Сумы (Харьк.-Никол. дор.), Москва, Корюковка, Кіевъ, Гнивань, Харьковъ, Черкассы, Бобринская, Шпола и др. пункты, у которыхъ расположены рафинадные заводы [1]). Главнѣйшими дорогами полученія сахара-рафинада въ 1898 г. были слѣд.:

Юго-Западныя, получившія	. . . .	2300	тыс. пуд.
Закавказская	„	2135	„ „
М.-Ярос.-Арх.	„	1430	„ „
Сам.-Златоуст.	„	1343	„ „
Юго-Восточн.	„	1307	„ „
Моск.-Казанск.	„	1102	„ „
Моск.-Нижегор.	„	1100	„ „
С.-П.-Варш.	„	1058	„ „
Сибирскія	„	847	„ „
Ряз.-Уральск.	„	829	„ „
Николаевская	„	823	„ „
Варш.-Вѣнск.	„	797	„ „
Пермь Тюменск.	„	710	„ „
Владикавказская	„	635	„ „
Рыбинско-Орловская	„	593	„ „
Сызр.-Вяземская	„	572	„ „
К.-Х.-Севастоп.	„	520	„ „
Закаспійская	„	501	„ „

Больше всего, какъ видно, получили Юго-Западныя дороги; это объясняется тѣмъ, что въ районѣ ихъ происходитъ интенсивная торговля сахаромъ; сахаръ доставляется въ крупные складочные и торговые пункты, откуда онъ переотправляется въ мѣста внутренняго потребленія или заграничнаго экспорта [2]). Второе мѣсто занимаетъ Закавказская дорога, которая въ Баку получаетъ сахаръ, отправляющійся на азіатскіе рынки [3]). Далѣе слѣдуетъ рядъ приволжскихъ дорогъ, частью передающихъ сахаръ на р. Волгу, частью прямо доставляющихъ его въ прорѣзываемые ими районы; таковы: Моск.-Ярос.-Арханг., Моск.-Казан., Моск.-Нижегор. и отчасти

---

[1]) См. табл. № 49 въ приложеніи.

[2]) Вывозъ сахара рафинада въ 1898 году составлялъ 1797 тыс. пудовъ.

[3]) По даннымъ Обзора внѣшней торговли Россіи за 1898 годъ изъ 1797 тыс. пуд. сахара-рафинада, вывезеннаго за границу, 1436 тыс. пуд. вывезено было черезъ Баку на Азіатскіе рынки.

Юго-Восточныя. Весьма велико также полученіе Сам.-Златоустовской, Пермь-Тюменской и Сибирской дороги [1]).

Изъ отдѣльныхъ пунктовъ выдающееся мѣсто по полученію сахара-рафинада занимаютъ: Баку, служащій отправнымъ пунктомъ для сахара, идущаго въ Азію; волжскія и другія пристани—Царицынъ, Нижній-Новгородъ, Казань, Ярославль, Самара, Саратовъ, Вологда, Тура [2]); вывозные порты—Одесса и Петербургъ и нѣкоторые крупные города, напр., Варшава и Тифлисъ [3]).

---

[1]) См. табл. № 50 въ приложеніи.

[2]) По даннымъ статистики м-ва П. Сообщенія движеніе сахара по воднымъ путямъ въ 1897 и 98 гг. равнялось всего 2,6 и 2,5 мил. пудовъ, въ томъ числѣ по р. Волгѣ перевезено было 0,8 и 0,6 мил. пуд., по р. Днѣпру 1,0 и 1,2 мил. пуд. и по р. Дону 0,5 мил. пуд. Сопоставляя эти цифры съ цифрами полученія сахара рѣчными пристанями, по жел. дорогамъ не надо забывать, что водная статистика всегда грѣшитъ противъ истины въ смыслѣ преуменьшенія данныхъ.

[3]) См. табл. № 49 въ приложеніи.

ГЛАВА IX.

Нѣкоторыя общія черты товарнаго движенія.

Въ первой главѣ уже сдѣланъ общій обзоръ товарнаго движенія, но онъ далеко не полнъ. Разсмотрѣніе многихъ сторонъ желѣзнодорожнаго движенія невозможно и осталось бы мало понятнымъ до тѣхъ поръ, пока вся товарная масса не разложена на ея составныя части и каждая изъ этихъ частей не подвергнута подробному спеціальному анализу. Это и было сдѣлано въ слѣдующихъ семи главахъ. Онѣ познакомили насъ съ движеніемъ наиболѣе важныхъ грузовъ, являющихся главными элементами, изъ которыхъ слагается все товарное движеніе. Это даетъ возможность въ настоящее время пополнить пробѣлы, умышленно допущенные въ первой главѣ, и обрисовать остальныя стороны товарнаго движенія, а именно: географическое распредѣленіе всего движенія и связанный съ этимъ вопросъ объ относительной интенсивности товарной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ различныхъ районахъ; характеръ раздѣленія всего движенія на внутреннее и внѣшнее сообщенія; распредѣленіе движенія по мѣсяцамъ, вопросъ о залежахъ грузовъ и, наконецъ, сравненіе движенія товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ съ перевозкой ихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Почти всѣ эти вопросы разсматривались въ предыдущихъ главахъ по отношенію къ отдѣльнымъ желѣзнодорожнымъ грузамъ, и потому здѣсь часто придется лишь суммировать сказанное раньше, дополнивъ его новыми данными, обнимающими всю товарную массу.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ отправленіе и полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными районами Европейской Россіи и Кавказа въ два отдаленные другъ отъ друга момента вре-

мени—1874 и 1895 гг.[1]). Рядомъ съ данными товарнаго движенія въ ней приведены размѣры территоріи каждаго района и длина, прорѣзывающихъ ихъ желѣзнодорожныхъ линій [2]). [Таблица помѣщена на слѣд. страницѣ].

Въ таблицѣ этой приведены однѣ абсолютныя цифры отправленія и полученія всѣхъ товаровъ малой скорости. Изъ нихъ видно, что въ 1895 году больше всего отправили Новороссійскій и Привислинскій районы, гдѣ поступаютъ на сѣть громадныя количества каменнаго угля, руды и др. горныхъ продуктовъ; первый изъ этихъ районовъ, кромѣ того, занимаетъ выдающееся мѣсто по отправленію хлѣба. Затѣмъ идутъ Центрально-Земледѣльческій и Московскій районы, первый, сдающій много собственныхъ хлѣбныхъ грузовъ, а второй, переотправляющій хлѣбные и другіе грузы, передаваемые съ Волги. Такой же характеръ носятъ и отправленія Средне-Волжскаго района. Далѣе слѣдуютъ Юго-Западный районъ, Малороссія, Закавказье, отправляющее нефтяные грузы, Сѣверный Кавказъ и Нижне-Волжскій районъ. Почти столько же отправляетъ Бѣлорусскій районъ, богатый лѣсными и Пріуральскій, отправляющій большія количества горныхъ грузовъ. Меньше отправляютъ Пріозерный и Прибалтійскій районы, сдающіе на желѣзныя дороги иностранные товары, подвозимые въ балтійскіе порты, затѣмъ бѣдный Литовскій районъ и, наконецъ, Крайній Сѣверъ.

Если сравнить 1895 годъ съ 1874 годомъ, то оказывается, что за 20 лѣтъ увеличилось отправленіе всѣхъ районовъ, но это увеличеніе было далеко не одинаково въ каждомъ изъ нихъ. Тогда какъ развитіе горнаго дѣла и земледѣлія очень сильно увеличило отправки изъ Новороссіи, Привислинскаго края и Средне-Волжскаго района, а проведеніе желѣзныхъ дорогъ въ Нижне-Волжскомъ районѣ, на Уралѣ, Сѣверномъ Кавказѣ и въ Закавказьи вызвало въ этихъ районахъ совершенно новыя отправленія различныхъ грузовъ, отправленія Литовскаго, Пріозернаго и Сѣвернаго районовъ

---

[1]) Данныя за 1874 годъ взяты у И. С. Бліоха: „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи“, т. I, стр. 90—107; за 1895 годъ составлены нами на основаніи Статистич. Сборника м-ва П. С., вып. 48. Что касается дѣленія Россіи на районы, то объ этомъ см. примѣчаніе на стр. 47. Уфимская губернія, отправляющая значительное количество горныхъ грузовъ, причислена не къ Средне-Волжскому, а къ Пріуральскому району.

[2]) Данныя о размѣрахъ территоріи районовъ взяты изъ Энциклопедическаго Словаря Брокгауза и Ефрона, статья „Россія“. Свѣдѣнія о длинѣ рельсовой сѣти за 1874 годъ заимствованы у Бліоха (тамъ же), а за 1895 годъ составлены на основаніи Статистич. Сборн. м-ва П. С.

Названіе районовъ	Пространство въ 1000 кв. вер.	Средняя эксплоатаціонная длина сѣти въ верстахъ			Отправлено тысячъ пудовъ			Получено тысячъ пудовъ			Преобладаніе отправленія (+) или полученія (—)	
		1874 г.	1895 г.	Приростъ.	1874 г.	1895 г.	Приростъ.	1874 г.	1895 г.	Приростъ	1874 г.	1895 г.
Бѣлорусскій	210,1	1856	2382	526	60600	72451	11800 [1])	38500	46691	8200 [1])	+ 22100	+ 25760
Закавказскій	189,1	„	1036	1036	„	111444	111444	„	111444	111441	„	—
Крайній Сѣверъ	1207,7	84	84	„	300	1150	900	1400	6250	4800	— 1100	— 5100
Литовскій	106,0	1415	2105	690	29500	39096	9600	25800	47150	21400	+ 3700	— 8054
Малороссійскій	137,7	1015	1972	957	46300	126126	79800	35200	100636	75400	+ 21100	+ 15490
Московскій-Промышленн.	261,0	1873	2500	627	172200	234838	62600	234700	377706	143000	— 62500	— 142868
Нижне-Волжскій	510,6	„	1542	1542	„	76370	76400	„	47509	47500	„	+ 28861
Новороссійскій	354,6	2683	4918	2235	95400	540820	445400	127400	521860	394500	— 32000	+ 18960
Прибалтійскій	81,0	589	1070	481	33300	58176	24900	52400	138748	86300	— 19000	— 80572
Привислинскій	111,6	968	2025	1057	64400	351575	287200	92100	369673	277600	— 27700	— 18098
Пріозерный	181,4	1042	1175	133	61800	71314	9500	99500	154076	54600	— 37700	— 82762
Пріуральскій	532,4	„	1557	1557	„	71461	71461	„	70072	70072	„	—
Средне-Волжскій	252,8	792	1953	1161	77500	200766	123300	36000	52133	16100	+ 41500	+ 148633
Сѣверный Кавказъ	227,4	„	1259	1259	„	80382	80382	„	74726	74726	„	+ 5556
Центрально-Земледѣл.	262,4	2530	4313	1783	188900	259160	70300	113300	177568	64300	+ 75600	+ 81592
Юго-Западный	147,7	1113	2227	1114	65000	152866	87900	40200	103110	62200	+ 24100	+ 49756
Итого	4767.5	15506	32620	+ 17114	890700	2607800	+ 1717100	890700	2607800	+ 1717100	—	—

[1]) Данныя г. Бліоха приведены въ мил. пудовъ, поэтому и приростъ вычисленъ нами съ точностью до $^1/_{10}$ милліона.

почти не измѣнились, районы же Центральный, Московскій и Прибалтійскій очень мало увеличили свои отправки. Въ общемъ можно подмѣтить, что наибольшій приростъ отправленія приходится на молодые южные и восточные районы—Новороссію, Сѣверный Кавказъ, Закавказскій, Приволжье и Заволжье. Наоборотъ, центральные и западные районы со старой культурой значительно слабѣе увеличили свое отправленіе. Это общее правило, подмѣченное уже нами при разсмотрѣніи движенія хлѣба, представляетъ, однако, много исключеній, объясняющихся вліяніемъ мѣстныхъ условій. Такъ, напримѣръ, развитіе горнаго дѣла въ Привислинскомъ краѣ вызвало огромный приростъ отправленій изъ этого стараго района; точно также развитіе сахарной промышленности и связанное съ этимъ поднятіе земледѣльческой культуры создало значительное увеличеніе отправокъ изъ старыхъ Юго-Западнаго и Малороссійскаго районовъ. Съ другой стороны, сѣверная окраина Европейской Россіи какъ и въ 70-хъ годахъ отправляетъ ничтожныя количества товаровъ: лишь въ самое послѣднее время проведеніе новыхъ дорогъ въ Архангельской, Вятской и Вологодской губерніяхъ начинаетъ нѣсколько оживлять товарообмѣнъ этихъ огромныхъ территоріальныхъ пространствъ.

По полученію въ 1895 году выдѣляются прежде всего районы, примыкающіе къ пунктамъ вывоза: Новороссійскій, Пріозерный, Прибалтійскій, Закавказскій и Сѣверный Кавказъ. Затѣмъ слѣдуетъ группа густонаселенныхъ и промышленныхъ районовъ, состоящая изъ Московскаго, Привислинскаго, Центральнаго, Юго-Западнаго и Малороссійскаго районовъ. Значительно меньше получаютъ Пріуральскій, Приволжскіе, особенно Нижне-Волжскій, Литовскій, Бѣлорусскій районы и, наконецъ, Крайній Сѣверъ.

Съ 1874 года болѣе всего увеличилось полученіе Новороссійскаго, Привислинскаго и Московскаго районовъ; затѣмъ Закавказскаго, Пріуральскаго и Сѣвернаго Кавказскаго районовъ, гдѣ въ 1874 году, совершенно не было желѣзныхъ дорогъ. Меньше возросло прибытіе грузовъ въ Прибалтійскій, Малороссійскій, Юго-Западный, Центральный и Приволжскіе районы. Почти не измѣнилось полученіе Бѣлорусскаго и Сѣвернаго районовъ. Двѣ послѣднія графы разсматриваемой таблицы показываютъ, что преобладаніе полученія наблюдается лишь въ Московскомъ, Привислинскомъ, Литовскомъ, Сѣверномъ и двухъ пограничныхъ, Пріозерномъ и Прибалтійскомъ районахъ. Всѣ эти районы расположены рядомъ и тянутся лентой по сѣверо-западной границѣ Европейской Россіи съ запада на сѣверо-востокъ, лишь Московскій районъ вдается кли-

номъ въ центральную часть страны. Остальные районы отправляютъ больше, нежели получаютъ. Въ 1874 году къ районамъ преобладающаго полученія принадлежалъ и Новороссійскій, который, хотя отправляетъ очень крупныя количества хлѣба и другихъ товаровъ, но также много получаетъ ихъ въ своихъ портовыхъ городахъ для вывоза за границу. Однако, въ теченіе 20 лѣтъ, прошедшихъ съ 1874 года въ районѣ этомъ развилась горная и металлургическая промышленность, продукты которой снабжаютъ почти всѣ другія части страны, кромѣ того въ настоящее время онъ отправляетъ въ различные внутренніе районы значительныя количества хлѣбныхъ грузовъ—все это дало перевѣсъ отправленію надъ полученіемъ, которое мы и наблюдаемъ на данныхъ 1895 года.

Развитіемъ горнаго дѣла и отправленіемъ горныхъ продуктовъ въ другіе районы объясняется также уменьшеніе преобладанія полученія надъ отправленіемъ въ Привислинскомъ районѣ, тогда какъ въ Московскомъ, Пріозерномъ, Прибалтійскомъ и Крайнемъ Сѣверномъ районахъ оно значительно усилилось.

Въ общемъ, данныя, приведенныя въ разсматриваемой таблицѣ, обнаруживаютъ одно типичное свойство нашего желѣзнодорожнаго движенія. Мы говоримъ о крайней неравномѣрности его по отдѣльнымъ районамъ. Если взять размѣры отправленія и полученія каждаго изъ нихъ на единицу поверхности, т. е. по отношенію къ ихъ территоріи, то мы получимъ слѣдующія числа для 1895 года [1]):

Названіе районовъ	Отправлено	Получено
	тысячъ пудовъ на 100 кв. верстъ	
Бѣлорусскій	34,5	22.2
Закавказскій	60,8	60.8
Крайній Сѣверъ	0,1	0,5
Литовскій	36,9	44,5
Малороссійскій	91,6	73,1
Московскій	89,9	144,7
Нижне-Волжскій	15.0	9,4
Новороссійскій	152,5	147,2
Прибалтійскій	71,8	171.3
Привислинскій	315,0	331,2
Пріозерный	39.3	84,9
Пріуральскій	13,4	13,1
Средне-Волжскій	79,4	20.6
Сѣверный Кавказъ	35,3	32,9
Центрально-Земледѣльческій	98,8	67,7
Юго-Западный	103,5	69,6
Итого	54,7	54,7

[1]) Составлены на основаніи предыдущей таблицы.

Какая колоссальная разница между районами. Въ Привислинскомъ на каждыя 100 квадратныхъ верстъ приходится свыше 300 тыс. пудовъ отправляемыхъ и получаемыхъ товаровъ, а въ сосѣднихъ Литовскомъ и Бѣлорусскомъ районахъ около 30—40 тыс. пудовъ, на Крайнемъ же сѣверѣ менѣе одной тысячи.

Изъ помѣщенной въ приложеніи картограммы № 9 видно, что районы наибольшаго отправленія на единицу поверхности расположены на западѣ (Привислинскій, Юго Западный), югѣ (Новороссійскій, Малороссійскій) и въ центрѣ Европейской Россіи (Центральный, Московскій и Средне-Волжскій). На востокѣ же, сѣверѣ и сѣверо-западѣ лежатъ районы съ меньшей или совершенно ничтожной плотностью отправленія.

Районы съ наибольшимъ полученіемъ, какъ показываетъ картограмма № 10, расположены также на западѣ (Привислинскій) и югѣ (Новороссійскій), но центръ и Средне-Волжскій районъ занимаютъ здѣсь менѣе видныя мѣста. Особенно рѣзко измѣняется мѣсто, занимаемое Средне-Волжскимъ райономъ: отправляя значительныя количества своихъ хлѣбныхъ грузовъ и цѣлый рядъ различныхъ товаровъ, передаваемыхъ съ р. Волги, онъ занимаетъ по отправленію седьмое мѣсто въ ряду 16 разсматриваемыхъ районовъ, по полученію же онъ стоитъ въ самомъ концѣ, уступая лишь Крайнему Сѣверу, Бѣлоруссіи и Уралу. Наоборотъ, полученіе очень сильно въ районахъ, примыкающихъ къ Балтійскому морю (Прибалтійскомъ и Пріозерномъ), а также въ районѣ Московскомъ, который является важнымъ потребительнымъ рынкомъ почти всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Неравномѣрность распредѣленія желѣзнодорожнаго движенія по странѣ въ приведенныхъ выше данныхъ еще значительно сглаживается тѣмъ, что въ нихъ взяты не уѣзды и не губерніи, а цѣлые районы, состоящіе изъ 4—5, а иногда и большаго числа губерній. Если раздѣлить страну на болѣе мелкія части, то неравномѣрность усилится еще больше. Такъ, напримѣръ, полученіе Пріозернаго района въ 1895 году равнялось 84,9 тыс. пудовъ на 100 кв. верстъ, но въ этотъ районъ входитъ огромная Новгородская губернія, которая получаетъ очень незначительное количество грузовъ; если бы взять отдѣльно прибытіе грузовъ въ Петербургскую губернію, контрастъ между нею и какой либо Вологодской губерніей былъ бы еще больше. То же получилось бы, если бы мы Московскую губернію взяли отдѣльно отъ остальныхъ губерній Московскаго района, или же одну Екатеринославскую, отправляющую и по-

лучающую громадныя массы горныхъ грузовъ, отдѣльно отъ остальныхъ губерній Новороссійскаго края.

Неравномѣрность желѣзнодорожнаго движенія по отдѣльнымъ районамъ вызывается множествомъ причинъ, учесть которыя мы не беремся. Здѣсь сказывается вліяніе всѣхъ факторовъ, какъ чисто физическихъ, такъ и соціальныхъ, обусловливающихъ большую или меньшую густоту населенія, развитіе промышленности и торговли, характеръ товаровъ, обращающихся на рынкахъ различныхъ районовъ, но среди всѣхъ этихъ факторовъ одно изъ самыхъ важныхъ мѣстъ занимаетъ густота рельсовой сѣти въ отдѣльныхъ частяхъ страны. Будучи производной отъ различныхъ физическихъ, экономическихъ и политическихъ причинъ, факторъ этотъ, въ свою очередь, оказываетъ громадное непосредственное вліяніе на размѣры желѣзнодорожнаго движенія. Вліяніе это до нѣкоторой степени учитывается слѣдующими поверстными цифрами движенія [1]):

Названіе районовъ	Отправлено			Получено		
	1874 г.	1895 г.	+ или —	1874 г.	1895 г.	+ или —
	тысячъ пудовъ на 1 версту пути					
Бѣлорусскій	32,6	30,4	— 2,2	20,7	19,5	— 1,2
Закавказскій	„	107,5	„	„	107,5	„
Крайній Сѣверъ	3,4	13,6	+ 10,2	16,6	75,6	+ 59,0
Литовскій	21,0	18,6	— 2,4	18,2	22,3	+ 4,1
Малороссійскій	45,6	63,9	+ 18,3	24,9	51,0	+ 46,1
Московскій	91,9	93,9	+ 2,0	125,2	151,1	+ 25,9
Нижне-Волжскій	„	49,5	„	„	30.7	„
Новороссійскій	33,5	109,5	+ 74,0	47,5	106,1	+ 58,6
Прибалтійскій	56,5	54,3	— 2,2	88,9	129,7	+ 40,8
Привислинскій	66,5	173,6	+ 107,1	95,1	167,6	+ 72,5
Пріозерный	59,3	60,6	+ 1,3	95,5	131,1	+ 35,6
Пріуральскій	„	45,8	„	„	45,0	„
Средне-Волжскій	97,8	154,0	+ 56,2	45,5	26,7	— 18,8
Сѣверный Кавказъ	„	63,8	„	„	59,3	„
Центрально-Земледѣльческ. .	74,9	60,1	— 14,6	44,9	41,1	— 3,8
Юго-Западный	58,4	68,6	+ 10,2	36,7	46,3	+ 9,6
Итого	58,1	82,2	+ 24,1	58,1	82,2	+ 21,1

[1]) См. предыдущее примѣчаніе.

По отправленію на каждую версту пути больше всего грузовъ приходится въ Привислинскомъ, Новороссійскомъ, Закавказскомъ, Средне-Волжскомъ и Московскомъ районахъ. Меньше всего поверстное отправленіе въ бѣдныхъ Бѣлорусскомъ, Литовскомъ и Сѣверномъ районахъ (см. картограмму № 11 въ приложеніи). За 21 годъ поверстное отправленіе возросло сильнѣе всего въ Привислинскомъ, Новороссійскомъ и Средне-Волжскомъ районѣ, что объясняется увеличеніемъ за это время отправленія изъ нихъ „минеральныхъ" грузовъ: каменнаго угля, руды, желѣза и нефти. Значительно также увеличилось отправленіе на каждую версту пути въ Малороссійскомъ, Юго Западномъ и Сѣверномъ районахъ. Но есть и сокращенія; особенно сильно сократилось отправленіе въ Центрально-Земледѣльческомъ районѣ, затѣмъ идутъ бѣдные природными задатками Бѣлорусскій и Литовскій районы и, наконецъ, Прибалтійскій районъ. Уменьшеніе интенсивности отправленія первыхъ трехъ районовъ объясняется тѣмъ, что въ нихъ проведенъ былъ цѣлый рядъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, тогда какъ производительность ихъ развивалась довольно медленно; результатомъ этого и было уменьшеніе поверстныхъ отправокъ во всѣхъ трехъ районахъ. Что касается Прибалтійскаго района, то указанное сокращеніе его отправленія объясняется, главнымъ образомъ, сокращеніемъ ввоза иностранныхъ товаровъ, потребленіе которыхъ сократилось въ теченіе разсматриваемаго времени вслѣдствіе возвышенія таможенныхъ пошлинъ и развитія русской промышленности. Этимъ же объясняется неподвижность отправленія Пріозернаго района.

Полученіе на 1 версту больше всего въ промышленныхъ Привислинскомъ и Московскомъ районахъ и пограничныхъ: Пріозерномъ, Прибалтійскомъ, Закавказскомъ и Новороссійскомъ. Изъ остальныхъ районовъ выдѣляется Крайній Сѣверъ, гдѣ на 1 версту пути приходится 75,6 тыс. пудовъ. Такая сравнительно крупная цифра поверстнаго полученія объясняется тѣмъ, что по проходящей тамъ Ярославско-Вологодской линіи подвозится много разнообразныхъ грузовъ, направляющихся въ Вологодскую и Архангельскую губернію, протяженіе же жел. дорогъ въ предѣлахъ Сѣвернаго района до конца 90-хъ гг. составляло всего 84 версты. За время съ 1874 года по 1895 годъ поверстное полученіе увеличилось во всѣхъ районахъ, за исключеніемъ Средне-Волжскаго, Центральнаго и Бѣлорусскаго. Увеличилось оно больше всего въ Привислинскомъ, Новороссійскомъ и Сѣверномъ районахъ (см. картограмму № 12 въ приложеніи).

Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію оборотовъ внутреннихъ и внѣшнихъ пунктовъ. Для періода времени съ 1878 года по 1898

годъ отправленіе и полученіе тѣхъ и другихъ видно изъ слѣдующей таблицы [1]):

Годы	Внутренніе пункты		Внѣшніе пункты	
	отправили	получили	отправили	получили
	милліоновъ пудовъ			
1878	946,7	704.4	146,0	388.3
1880	1019 2	947,9	183,3	254,6
1882	1200,5	1034.0	173,3	338,3
1884	1283.9	1097,7	170,9	357,1
1885	1331,5	1148,1	178,8	362,2
1886	1308,9	1161,6	169.7	316,3
1888	1735,2	1356,5	192,3	571,0
1889	1693,8	1342,2	237,8	589,4
1890	1727,7	1389,6	239,7	577,8
1891	1721,2	1399,7	236,0	557,5
1892	1721,9	1580,1	220,3	362,1
1893	2011,0	1769,5	224,9	466,4
1894	2330,7	1973.3	308,1	635,5
1895	2336,6	1984,5	271,2	623,3
1896	2496,9	2188,1	322,8	631,6
1897	2660,7	2337,7	338,9	661,6
1898	2962,0	2499,7	369,3	831,6

По своимъ оборотамъ внутренніе пункты значительно превосходятъ внѣшніе. Конечно, мы говоримъ здѣсь исключительно о вѣсѣ товаровъ, оставляя въ сторонѣ ихъ цѣнность. При этомъ между

[1]) Сост. на осн. Стат. Сборн. м-ва П. С. Не можемъ не отмѣтить слѣдующаго страннаго обстоятельства: приведенныя въ „Обзорѣ движенія товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ за 1898 годъ“ въ выпускѣ 60-мъ Статистич. Сборника данныя о внутреннемъ и внѣшнемъ сообщеніи за 1898 и пять предшествующихъ лѣтъ рѣзко расходятся съ такими же данными, приводимыми въ предыдущихъ выпускахъ Сборника. Обороты внутреннихъ и внѣшнихъ пунктовъ, согласно 60-му выпуску, были слѣдующія:

тѣми и другими пунктами обнаруживается слѣдующее крупное различіе: отправленіе внутреннихъ пунктовъ больше полученія, наоборотъ, внѣшніе пункты получаютъ раза въ 2 больше, нежели отправляютъ. Это различіе объясняется характеромъ внутренняго производства Россіи и ея внѣшней торговли. Она производитъ и вывозитъ за границу преимущественно громоздкое сырье и полуобработанные продукты, получаетъ же изъ за границы фабрично-заводскіе продукты сравнительно очень высокой удѣльной цѣнности. Вотъ почему, по вѣсу отправленіе внутреннихъ пунктовъ превышаетъ ихъ полученіе, а въ оборотахъ внѣшнихъ пунктовъ наблюдается обратное. Въ послѣднихъ преобладаніе отправокъ надъ полученіями еще больше усиливается ихъ потребительнымъ характеромъ въ качествѣ крупныхъ административныхъ, торговыхъ и образовательныхъ центровъ (Петербургъ, Рига, Одесса).

Сравнивая развитіе отправленія и полученія тѣхъ и другихъ пунктовъ, нельзя не замѣтить, что обороты внутреннихъ станцій растутъ нѣсколько быстрѣе; если не считать 1898 года, данныя котораго очень сомнительны, то оказывается, что за 20 лѣтъ обороты первыхъ утроились, вторыхъ же едва удвоились. О значеніи этого факта мы уже говорили разсматривая движеніе хлѣбныхъ грузовъ. Данныя для всѣхъ товаровъ малой скорости только подтверж-

---

Годы	Внутренніе пункты		Внѣшніе пункты	
	отправили	получили	отправили	получили
	милліоновъ пудовъ			
1893	1966,5	1615,5	269,4	619,4
1894	2277,8	1876,4	331,0	732,4
1895	2283,8	1852,7	324,0	755,1
1896	2480,4	2049,7	339,3	771,0
1897	2632,7	2221,5	364,6	775,8

Какъ видно, они рѣзко отличаются отъ приведенныхъ въ текстѣ данныхъ предыдущихъ выпусковъ. Чѣмъ объясняется такое несовпаденіе не знаемъ. И въ 60-мъ выпускѣ, какъ въ предшествующихъ взята та же рельсовая сѣть одной Европейской Россіи, и для него, какъ для тѣхъ мы не причисляемъ къ внѣшнему сообщенію оборотовъ портовъ Каспійскаго моря. Непонятно почему это несоотвѣтствіе не оговорено въ „Обзорѣ за 1898 годъ“. Оно служитъ еще однимъ дозательствомъ крайне небрежнаго составленія Обзоровъ, примѣровъ котораго мы привели уже не мало.

дають все сказанное тамъ о быстромъ развитіи внутренней торговли Россіи.

Наконецъ, еще одно различіе между внутренними и внѣшними пунктами. Обороты послѣднихъ, особенно полученія, рѣзко сокращаются послѣ неурожаевъ, тогда какъ на полученіи и отправленіи внутреннихъ пунктовъ вліяніе неурожаевъ почти не отражается. Такъ, напримѣръ, неурожай 1885 года сократилъ обороты внѣшнихъ станцій на 55 мил. пуд., т. е. на 10%, тогда какъ отправленіе внутреннихъ станцій сократилось всего на 23 мил. пуд. или на 2%, а полученіе даже возросло на 13,5 мил. пудовъ; затѣмъ, неурожаи 1889, 1891 и 1892 годовъ, уменьшили полученіе пограничныхъ пунктовъ на 227 мил. пудовъ (сравнительно съ 1889 годомъ), т. е. почти вдвое [1]), и отправленіе ихъ на 17 мил. пудовъ или на 7%. Отправленіе внутреннихъ станцій въ эти же годы уменьшилось всего на 14 мил. пудовъ, т. е. менѣе 1%, а полученіе даже продолжало нѣсколько расти [2]). Рѣзкія колебанія оборотовъ внѣшнихъ пунктовъ подъ вліяніемъ неурожаевъ, объясняются сокращеніемъ вывоза хлѣба и уменьшеніемъ спроса на всѣ заграничные товары послѣ неурожайныхъ годовъ. Что же касается внутреннихъ станцій, то здѣсь, съ одной стороны, неурожаи или очень слабо или же вовсе не уменьшаютъ перевозокъ хлѣба, такъ какъ сокращеніе отправленій изъ неурожайныхъ районовъ, компенсируется увеличеніемъ подвоза къ нимъ хлѣба изъ урожайныхъ мѣстъ. Съ другой стороны, непрерывный ростъ отправленія и полученія горныхъ продуктовъ и другихъ фабрично-заводскихъ грузовъ сглаживаетъ и это слабое вліяніе неурожаевъ.

Приведенныя данныя отправленія и полученія внѣшнихъ и внутреннихъ станцій показываютъ, какое участіе принимаютъ желѣзныя дороги во внутренней и внѣшней торговлѣ страны. Сложивъ полученіе и отправленіе внѣшнихъ станцій, мы приблизительно получимъ внѣшнее сообщеніе, а остальное количество перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ покажетъ намъ размѣръ внутренняго сообщенія. Мы говоримъ—приблизительно, потому что точно отдѣлить собственное отправленіе и полученіе пограничныхъ городовъ отъ оборотовъ ихъ товарами, ввозимыми изъ за границы

---

[1]) Здѣсь, впрочемъ, сказалось и вліяніе запрещенія вывоза хлѣба въ 1892 году. Если взять одинъ 1891 годъ, то уменьшеніе противъ 1889 года составитъ всего 39,1 мил. пудовъ; но взявши 1893 годъ получимъ уменьшеніе на 122 мил. пудовъ.

[2]) См. діаграмму № 28 въ приложеніи.

и вывозимыми изъ Россіи, нѣтъ возможности. Поэтому то, что мы называемъ внѣшнимъ сообщеніемъ является, собственно говоря, сообщеніемъ внутреннихъ пунктовъ съ пограничными и, какъ таковое, заключаетъ въ себѣ часть внутренняго сообщенія. Подъ послѣднимъ же намъ приходится понимать лишь обороты внутреннихъ пунктовъ между собой, что уменьшаетъ его противъ дѣйствительныхъ размѣровъ на все количество грузовъ, отправляемыхъ изъ самихъ пограничныхъ городовъ и получаемыхъ этими послѣдними для собственныхъ нуждъ.

Понимаемыя, такимъ образомъ, внутреннее и внѣшнее сообщенія за время съ 1878 года по 1898 годъ представляются въ слѣдующемъ видѣ [1]):

Годы	Внутрен. сообщеніе	Внѣшнее сообщеніе	Внутрен. сообщеніе	Внѣшнее сообщеніе	Годы	Внутрен. сообщеніе	Внѣшнее сообщеніе	Внутрен. сообщеніе	Внѣшнее сообщеніе
	милл. пуд.		%	%		милл. пуд.		%	%
1878	558,4	534,3	52	48	1891	1163,7	793,5	59	41
1880	765,6	437,9	64	36	1892	1359,8	582,4	70	30
1882	863,3	511,6	62	38	1893	1544,6	691,3	69	31
1884	926,8	528,0	64	36	1894	1665,2	943,6	64	36
1885	969,3	541,0	64	36	1895	1713,3	894,5	66	34
1886	991,9	486,0	67	33	1896	1865,3	954,4	66	34
1888	1161,2	763,3	60	40	1897	1991,1	1000,2	67	33
1889	1104,4	827,2	58	42	1898	2130,4	1200,9	64	36
1890	1149,9	817,5	58	42					

Хотя эта таблица и показываетъ, что внутреннее сообщеніе значительно больше внѣшняго, но она же ясно говоритъ о томъ, какъ велико значеніе послѣдняго въ общей товарной дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ концѣ 70-хъ годовъ оно почти равнялось внутреннему, теперь оно много меньше послѣдняго, но все-таки и въ настоящее время на его долю приходится около трети всего товарнаго движенія. Съ точки зрѣнія желѣзныхъ дорогъ оно еще важнѣе, потому что, насколько можно судить по пробѣгамъ

[1]) Составлена на основаніи предыдущей таблицы. Данныя за 1898 годъ и здѣсь рѣзко расходятся съ предыдущими.

хлѣбныхъ грузовъ, товары, перевозимые во внѣшнемъ сообщеніи проходятъ въ среднемъ большія разстоянія, нежели грузы, перевозимые внутри страны. Что касается хронологическихъ колебаній того и другого сообщенія, то здѣсь еще рѣзче замѣтно ихъ различіе. Діаграмма № 29 въ приложеніи показываетъ, что внѣшнее сообщеніе сокращается послѣ неурожаевъ въ 1880, 1886 и 1890—92 годахъ, тогда какъ внутреннее лишь слабо уменьшается въ 1888 году и нѣсколько замедляетъ свой ростъ въ послѣдующіе два года; во все остальное время оно быстро возрастаетъ, не исключая и голоднаго 1892 года.

Обороты отдѣльныхъ границъ—балтійской, черноморско-азовской и западной сухопутной—приведены въ таблицѣ № 51. Изъ этой таблицы видно, что по количеству получаемыхъ грузовъ въ настоящее время первое мѣсто занимаютъ черноморскіе и азовскіе порты, почти въ два раза меньше получаютъ балтійскіе порты и еще меньше полученіе западной сухопутной границы. Но такое соотношеніе между полученіемъ различныхъ границъ, особенно между оборотами сѣверныхъ и южныхъ портовъ, установилось лишь въ концѣ 80-хъ годовъ; до того времени балтійскіе порты значительно превосходили южные по количеству получаемыхъ грузовъ. Но притягательная сила послѣднихъ быстро росла, прибытіе же въ балтійскіе порты въ 1888 году достигло maximum'а и съ тѣхъ поръ скорѣе сокращается, нежели растетъ. Полученіе западной сухопутной границы хотя и росло все время, но оно и прежде было и теперь значительно меньше полученія двухъ остальныхъ границъ, что объясняется сильной конкурренціей сосѣднихъ русскихъ балтійскихъ портовъ, отвлекающихъ грузы, направляющіеся за границу [1]).

Отправляютъ больше всего пункты западной сухопутной границы, но главную часть этого оправленія составляетъ домбровскій уголь, вывозимый изъ Сосновицъ; въ послѣднее время количество его почти достигаетъ 100 мил. пудовъ, тогда какъ все отправленіе западной границы составляетъ около 180 мил. пудовъ. Если принять во вниманіе это обстоятельство, то и по отправленію товаровъ придется признать первенство за черноморскими и азовскими портами, отправки которыхъ быстро растутъ и въ послѣдніе годы достигли 80—90 мил. пудовъ. Особенно отчетливо выступаетъ быстрота развитія ихъ дѣятельности при сопоставленіи съ отправленіемъ балтійскихъ портовъ, которое съ 1889 года обнаруживаетъ склон-

[1]) См. діаграмму № 30 въ приложеніи.

ность къ сокращенію. Такимъ образомъ, и въ отправленіи и въ полученіи товаровъ южное направленіе одержало рѣшительную побѣду надъ сѣвернымъ, которое еще недавно пользовалось такой повидимому прочной гегемоніей.

Разсмотрѣніе состава товаровъ, подвозимыхъ къ пограничнымъ пунктамъ, показываетъ, что главную массу ихъ составляютъ хлѣбные грузы [1]). Въ концѣ 90-хъ годовъ, напримѣръ, черноморскіе и азовскіе порты получали около 150 мил. пуд. шести главныхъ хлѣбныхъ грузовъ при 350 мил. пуд. всего полученія, въ балтійскихъ портахъ тѣ же шесть хлѣбныхъ грузовъ составляли свыше 60 мил. пуд. при 170 – 180 мил. пудовъ всѣхъ товаровъ; наконецъ, въ пунктахъ западной сухопутной границы на долю хлѣба приходилось около 30 мил. пуд. при 100—120 мил. пудовъ всѣхъ товаровъ. Поэтому и размѣръ общаго полученія той или иной границы сильно зависитъ отъ количества прибывающихъ къ ней хлѣбныхъ грузовъ. Если обороты южныхъ портовъ растутъ очень быстро, а обороты сѣверныхъ портовъ и пунктовъ западной границы очень медленно и даже остаются неизмѣнными, то это объясняется главнымъ образомъ тѣмъ обстоятельствомъ, что первые увеличили полученіе шести хлѣбныхъ грузовъ за время съ 1878—80 гг. по 1896—97 гг. съ 40 до 130 мил. пудовъ, вторые же и третьи сократили его съ 85 до 65 и съ 48 до 26 мил. пудовъ. Кромѣ хлѣба росту южныхъ портовъ много способствовало увеличеніе прибытія къ нимъ керосина (въ Батумъ), каменнаго угля и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. Перваго въ концѣ 70-хъ и началѣ 80-хъ годовъ къ нимъ почти не подвозилось, а къ исходу прошлаго десятилѣтія его полученіе превысило 60 мил. пуд.; полученіе каменнаго угля за 20 лѣтъ увеличилось съ 15 до 30 мил. пудовъ, а лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ—съ 1 до 15 мил. пудовъ. Подвозъ же всѣхъ этихъ грузовъ къ балтійскимъ портамъ и западной границѣ или остался неизмѣннымъ или возросъ значительно меньше.

Обороты отдѣльныхъ пограничныхъ пунктовъ видны изъ таблицы № 54, помѣщенной въ приложеніи, гдѣ приведены сравнительныя данныя за 1874 и 1898 года.

Она показываетъ, что изъ балтійскихъ портовъ получаетъ и отправляетъ больше всего Петербургъ, за нимъ идутъ Рига и Либава. Если сравнить обороты этихъ портовъ въ 1898 году съ оборотами 1878 года, то наблюдается общее увеличеніе ихъ, но рѣзче всего бросается въ глаза возрастаніе полученія Либавы. Этотъ не-

[1]) См. таблицы №№ 52 и 53 въ приложеніи.

замерзающій балтійскій портъ въ 70-хъ и началѣ 80-хъ годовъ получалъ самое ничтожное количество грузовъ, такъ какъ онъ не былъ достаточно благоустроенъ, и кромѣ того, вслѣдствіе тарифной игры сосѣдней С.-Пет.-Варшавской дороги, товары, минуя Либаву, шли черезъ Вержболово на Кенигсбергъ. Въ концѣ 80-хъ годовъ либавскій портъ былъ улучшенъ, а переходъ тарифнаго дѣла отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ руки правительства направилъ грузы на ихъ естественные пути.

Среди южныхъ портовъ выдѣляется размѣрами своихъ оборотовъ Одесса; далѣе Батумъ, получающій по Закавказской желѣзной дорогѣ керосинъ, направляющійся за границу и въ юго-западную Россію; затѣмъ Николаевъ, Новороссійскъ, занявшій въ послѣдніе годы одно изъ первыхъ мѣстъ среди черноморскихъ портовъ, благодаря удобству его гавани и близости къ плодородному сѣверному Кавказу, производящими огромныя количества пшеницы и др. хлѣбныхъ земледѣльческихъ продуктовъ [1]); наконецъ, Ростовъ, Маріуполь и Таганрогъ, которые получаютъ значительныя количества донецкаго каменнаго угля для переотправки ихъ каботажемъ въ различные пункты черноморскаго побережья.

Изъ пунктовъ западной сухопутной границы въ 70-хъ годахъ обороты были больше всего у Вержболова, Граева и Сосновицъ. Въ теченіе разсматриваемаго періода времени прибытіе грузовъ въ первый изъ этихъ городовъ сильно сократилось, вслѣдствіе конкурренціи Либавы; съ другой стороны, колоссально увеличились обороты Сосновицъ, которыя теперь занимаютъ первое мѣсто. За ними идутъ Граево, Александрово и Млава, черезъ которую происходитъ обмѣнъ Привислинскаго края и юго-западной Россіи съ Данцигомъ.

Что касается внутреннихъ станцій, то надо замѣтить, что по составу получаемыхъ ими товаровъ онѣ значительно отличаются отъ разсмотрѣнныхъ нами пограничныхъ городовъ. Самое важное мѣсто здѣсь занимаетъ не хлѣбъ, а каменный уголь, и лишь затѣмъ слѣдуютъ шесть главныхъ хлѣбныхъ грузовъ, которыхъ въ послѣдніе урожайные годы получалось около 350 мил. пудовъ при 2000 мил. пудовъ всего полученія и 450 мил. пудовъ каменнаго угля. Далѣе, весьма видную роль играютъ продукты лѣсоводства: лѣсные строительные матеріалы и дрова. Участіе нефтяныхъ грузовъ въ снабже-

[1]) Въ таблицѣ № 54 приведено полученіе Новороссійска въ 1898 году; тогда оно равнялось 30,6 мил. пудовъ, но 1898 годъ не былъ благопріятнымъ въ сельскохозяйственномъ отношеніи, такъ что эта цифра ниже нормальной. Въ 1895 году полученіе этого порта доходило до 46,9 мил. пудовъ.

ній внутреннихъ пунктовъ значительно меньше, нежели это наблюдалось для внѣшнихъ, при чемъ, если послѣдніе получаютъ почти исключительно керосинъ, то въ полученіи первыхъ, наоборотъ, преобладаетъ сырая нефть и нефтяные остатки, которые все болѣе и болѣе распространяются по Россіи въ качествѣ главнаго топлива промышленности, пароходства и желѣзныхъ дорогъ центральной и восточной частей ея. Наконецъ, довольно крупную часть въ числѣ двѣнадцати главнѣйшихъ товаровъ, о которыхъ даетъ свѣдѣнія м-во П. С., составляетъ поваренная соль, которой въ послѣднее время внутренніе пункты получаютъ свыше 60 мил. пудовъ. Если мы сравнимъ полученіе внутреннихъ пунктовъ въ концѣ 90-хъ и въ концѣ 70-хъ годовъ, то замѣтимъ общее увеличеніе для всѣхъ товаровъ, но особенное вниманіе обращаетъ на себя крайне быстрое возрастаніе полученія минеральнаго топлива. За разсматриваемые 20 лѣтъ полученіе каменнаго угля возросло съ 80 до 460 мил. пудовъ, а полученіе нефтяныхъ грузовъ съ 7 до 150 мил. пудовъ (въ томъ числѣ нефти и нефтяныхъ остатковъ—до 112 мил. пудовъ). Наоборотъ, полученіе древеснаго топлива, составлявшее въ 1880 году 138,5 мил. пудовъ, въ 1896 году понизилось до 132 мил. пудовъ; въ 1897 году оно дошло до 141 мил. пудовъ, т. е. въ общемъ осталось на томъ же уровнѣ.

Всѣ внутреннія станціи, взятыя вмѣстѣ, какъ сказано было выше, отправляютъ больше, нежели получаютъ. Но крупные города, приближаются по характеру своихъ оборотовъ къ пограничнымъ пунктамъ, такъ какъ полученіе ихъ значительно больше отправленія. Примѣромъ могутъ служить три важнѣйшихъ промышленныхъ центра: Москва, Варшава и Лодзь, полученіе и отправленіе которыхъ въ 1898 году было слѣдующее [1]):

Названіе городовъ	Полученіе	Отправленіе
	милліоновъ пудовъ	
Москва	269,9	53,5
Варшава	133,0	21,3
Лодзь	74,5	7.9

Количество получаемыхъ грузовъ у всѣхъ троихъ во много разъ превосходитъ отправленія. Постепенное развитіе оборотовъ

[1]) Стат. Сборн. м-ва П. С., вып. 60.

Москвы и Варшавы, начиная съ 1873 года, и Лодзи съ 1893 года, видно изъ таблицы № 55 въ приложеніи. За это время отправленіе Москвы увеличилось всего на 40%, а отправленіе Варшавы на 62%; полученіе Москвы возросло на 46%, а Варшавы—на 180%. Такой быстрый ростъ оборотовъ Варшавы объясняется близостью каменноугольнаго топлива, получаемаго изъ сосѣднихъ домбровскихъ копей. Это является особенно благопріятнымъ условіемъ для развитія промышленности этого города. На той же почвѣ выросла и Лодзь, обороты которой очень быстро увеличиваются.

Таблица № 56 въ приложеніи знакомитъ съ составомъ товаровъ, получаемыхъ Москвой и Варшавой; она показываетъ, какая рѣзкая разница существуетъ между подвозимымъ къ обоимъ городамъ топливомъ. Въ Москвѣ до сихъ поръ преобладаютъ дрова, а затѣмъ нефтяные остатки, Варшава же отапливается исключительно каменнымъ углемъ. Процессъ замѣны древеснаго топлива минеральнымъ и вообще характеръ снабженія топливомъ двухъ разсматриваемыхъ городовъ виденъ изъ слѣдующихъ чиселъ для 1880 и 1898 годовъ:

Топлива	По вѣсу				По теплородности въ колич. кам. угля			
	Москва		Варшава		Москва		Варшава	
	1880 г.	1898 г.	1880 г.	1898 г.	1880 г.	1898 г.	1880 г.	1898 г.
	милліоновъ пудовъ							
Дрова	69,3	53,1	4,1	2,9	23,1	17,7	1,4	1,0
Каменный уголь . . .	4,0	10,1	30,2	46,7	4,0	10,1	30,2	46,7
Нефтяное топливо . .	1,6	19,5	0,8	0,2	2,7	32,5	1,3	0,3
Итого	74,9	82,7	35,1	49,8	29,8	60,3	32,9	48,0

Разсмотрѣніе хронологическихъ колебаній отправленія и полученія товаровъ этими двумя городами [1]) показываетъ связь ихъ оборотовъ съ урожаями; колебаніемъ послѣднихъ объясняется сокращеніе оборотовъ въ 1885 и 1890—92 годахъ, равно какъ увеличеніе ихъ въ 1888, 1894—96 годахъ. Но помимо урожаевъ на полученіе и отправленіе Москвы и Варшавы вліяли и тѣ промышленные подъемы и застои, о которыхъ мы говорили въ первой главѣ.

[1]) См. діаграмму № 31 въ приложеніи.

Особенно ясно сказывается вліяніе этого второго условія на отправленіи Варшавы; одними урожаями, нельзя объяснить правильнаго сокращенія послѣдняго въ срединѣ 80-хъ годовъ и быстраго роста его въ концѣ того же десятилѣтія и началѣ слѣдующаго. Онъ былъ былъ прерванъ на нѣсколько лѣтъ неурожаями начала 90-хъ гг., но съ новой силой возобновился въ срединѣ ихъ.

Слѣдующій вопросъ, который предстоитъ намъ разсмотрѣть въ этой главѣ, касается распредѣленія товарнаго движенія по мѣсяцамъ. Относящіяся сюда данныя представляютъ большой интересъ съ народно-хозяйственной точки зрѣнія, потому что характеръ помѣсячнаго распредѣленія желѣзнодорожнаго движенія является показателемъ характера всего товарнаго обмѣна страны. Приливы и отливы грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ указываютъ на такіе же приливы и отливы въ торговыхъ оборотахъ и, по скольку эти послѣдніе связаны съ производствомъ страны, обрисовываютъ характеръ послѣдняго. Съ этой точки зрѣнія помѣсячнымъ распредѣленіемъ товарнаго движенія заинтересовался г. Николай—онъ [1]). Найдя, что желѣзнодорожное движеніе усиливается осенью, когда на сѣть поступаетъ урожай года и весной, когда вскрываются рѣки, и поступаетъ къ перевозкѣ хлѣбъ, подвозимый водными путями, онъ дѣлаетъ выводъ, что „наше желѣзнодорожное движеніе обусловлено земледѣльческою промышленностью", что въ свою очередь служитъ доказательствомъ земледѣльческаго характера Россіи. Выводъ г.—она былъ сдѣланъ на основаніи данныхъ 70-хъ годовъ. Съ тѣхъ поръ прошло 20 лѣтъ. Интересно провѣрить его на основаніи данныхъ настоящаго времени и посмотрѣть, сохранился ли до сихъ поръ описанный характеръ товарнаго движенія.

Слѣдующая таблица показываетъ среднія помѣсячныя перевозки всѣхъ товаровъ малой скорости въ 1869—73, 1877—79 годахъ и въ 1893 – 98 годахъ [2]):

---

[1]) „Очерки нашего пореформеннаго обществ. хозяйства, стр. 15 - 18.

[2]) Данныя для 70-хъ годовъ взяты у г. —она (цит. соч., табл. III); цифры раздѣлены на число годовъ (8), чтобы получить среднія годовыя. Данныя для 90-хъ годовъ взяты изъ Стат. Сборн. м-ва П. С., вып. 40, 45, 46, 53, 57 и 61, табл. VII. Общая сумма перевезенныхъ товаровъ почти въ 2 раза, больше количества товаровъ малой скорости, приведеннаго въ первой главѣ, потому что здѣсь взяты валовыя цифры перевозокъ по всѣмъ дорогамъ, безъ вычета передачъ съ однѣхъ дорогъ на другія.

Названіе мѣсяцевъ	1869—73 гг. и 1877—79 гг.	+ или — сравнительно съ предшествующимъ мѣсяцемъ	1893—98 гг.	+ или — сравнительно съ предшествующимъ мѣсяцемъ
	милліоновъ пудовъ			
Январь	97,0	— 16,2	417,6	— 50,7
Февраль	90,6	— 6,4	405,5	— 12,1
Мартъ	104,7	+ 14,1	424,6	+ 19,1
Апрѣль	75,4	— 29,3	369,0	— 55,6
Май	114,3	+ 38,9	442,5	+ 73,5
Іюнь	114,5	— 0,2	431,9	— 10,6
Іюль	97,8	— 16,7	425,1	— 6,8
Августъ	93,4	— 4,4	440,0	+ 14,9
Сентябрь	112 3	+ 18,9	487,5	+ 47,5
Октябрь	127,9	+ 15,6	508,1	— 20,6
Ноябрь	108,0	— 19,9	472,0	— 36,1
Декабрь	114,2	+ 5,2	468,3	— 3,7
Въ средн. въ мѣсяцъ.	104,18	—	441,01	—

И въ настоящее время, какъ 20 лѣтъ тому назадъ движеніе сильно колеблется изъ мѣсяца въ мѣсяцъ, причемъ колебанія эти какъ и въ прежнее время совпадаютъ съ колебаніями поступленія на сѣть хлѣбныхъ грузовъ. Движеніе начинаетъ усиливаться съ августа, когда заканчивается уборка хлѣба и поступаетъ на рынокъ урожай года. Усиленіе продолжается въ слѣдующіе два мѣсяца. Въ ноябрѣ часть хлѣба уже сдана и перевезена, а замерзаніе рѣкъ прекращаетъ подвозъ его къ станціямъ отправленія водными путями—и движеніе сильно падаетъ вплоть до марта мѣсяца. Въ мартѣ общее весеннее оживленіе промышленной жизни страны, усиленная перевозка всевозможныхъ строительныхъ матеріаловъ, наконецъ, оживленный подвозъ грузовъ къ рѣчнымъ пристанямъ въ ожиданіи вскрытія рѣкъ увеличиваютъ движеніе. Но въ слѣдующемъ мѣсяцѣ, когда распутица прекращаетъ подвозъ грузовъ гужемъ, а товары, движующіеся по рѣкамъ, еще не подоспѣли къ станціямъ передачи, движеніе достигаетъ низшаго предѣла. Въ маѣ подходятъ къ пристанямъ товары, идущіе первыми весенними караванами, и движеніе снова увеличивается. Это перевозится глав-

нымъ образомъ прошлогодній хлѣбъ, зимовавшій въ различныхъ складочныхъ пунктахъ. Съ іюня движеніе опять падаетъ до августа, когда на сѣть поступаетъ новый урожай. Колебанія 70-хъ и 90-хъ годовъ почти совпадаютъ. Различіе состоитъ лишь въ томъ, что новый урожай въ 90-хъ годахъ поступаетъ на сѣть уже въ августѣ, тогда какъ 20 лѣтъ тому назадъ первыя перевозки его начинались лишь въ сентябрѣ, да еще въ томъ, что въ 70-хъ годахъ въ декабрѣ, когда хорошая санная дорога благопріятствуетъ подвозу къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ разныхъ товаровъ, особенно дровъ, движеніе нѣсколько увеличивалось, а въ настоящее время оно продолжаетъ сокращаться. Послѣднее измѣненіе вызвано 1) уменьшеніемъ значенія дровъ въ общей массѣ желѣзнодор. грузовъ, и 2) усиленіемъ движенія на южныхъ дорогахъ, гдѣ въ декабрѣ количество перевозимыхъ товаровъ сильно сокращается. Но между данными двухъ періодовъ существуетъ еще одно въ высшей степени важное различіе. Хотя абсолютно помѣсячныя колебанія въ 90-хъ годахъ больше, нежели въ 70-хъ, но сравнительно съ возросшими размѣрами движенія они значительно меньше. Вотъ относительная величина помѣсячнаго движенія въ 70-хъ и 90-хъ годахъ, если принять за 100 среднее движеніе въ мѣсяцъ:

Названіе мѣсяцевъ	1869–73 гг. и 1877—79 гг.	больше (+) или меньше (—) средняго	1893–98 гг.	больше (+) или меньше (—) средняго
	милліоновъ пудовъ			
Январь	93,2	— 6,8	94,7	— 5,3
Февраль	86,5	— 13,5	92,0	— 8,0
Мартъ	100,5	+ 0,5	96,3	— 3,7
Апрѣль	72,4	— 27,6	83,7	— 16,3
Май	109,8	+ 9,8	100,3	+ 0,3
Іюнь	109,9	+ 9,9	97,9	— 2,1
Іюль	93,9	— 6,1	96,4	— 3,6
Августъ	89,7	— 10,3	99,8	— 0,2
Сентябрь	107,9	+ 7,9	110,5	+ 10,5
Октябрь	122,8	+ 22,8	115,2	+ 15,2
Ноябрь	103,7	+ 3,7	107,0	+ 7,0
Декабрь	109,7	+ 9,7	106,2	+ 6,2
Сумма колебаній за годъ . .	—	± 64,3	—	± 39,2

Какъ видно, относительная величина помѣсячныхъ отклоненій вверхъ и внизъ отъ средняго размѣра движенія въ 70-хъ годахъ была почти въ два раза значительнѣе, нежели въ послѣднее десятилѣтіе. Бо́льшая равномѣрность движенія по мѣсяцамъ въ 90-хъ годахъ объясняется тѣмъ, что за разсматриваемыя 20 лѣтъ очень сильно возросла перевозка каменнаго угля и другихъ горныхъ и фабрично-заводскихъ продуктовъ, поступающихъ на сѣть болѣе равномѣрно въ теченіе цѣлаго года, Развитіе перевозокъ такихъ грузовъ не могло не смягчить колебаній движенія, связанныхъ съ усиленіями и ослабленіями поступленія на желѣзныя дороги хлѣбныхъ грузовъ. Это вмѣстѣ съ тѣмъ служитъ доказательствомъ того, что характеръ хозяйственной жизни Россіи рѣзко измѣняется: промышленность ея растетъ, и она все болѣе превращается изъ чисто земледѣльческой въ промышленно-земледѣльческую страну.

Вопросъ о распредѣленіи движенія по мѣсяцамъ представляетъ большой интересъ и для технической стороны желѣзнодорожнаго дѣла. Чѣмъ равномѣрнѣе распредѣляется движеніе по частямъ года, тѣмъ большее количество грузовъ могутъ перевести желѣзныя дороги при равенствѣ всѣхъ прочихъ условій. Наоборотъ, отмѣченная только что неравномѣрность помѣсячныхъ перевозохъ, а именно, скопленіе ихъ въ осенніе мѣсяцы, очень тяжело отзывается на дѣятельности подвижного состава, и сильно затрудняетъ своевременное удовлетвореніе предъявляемыхъ къ дорогамъ требованій.

Если вы прибавите къ этому рѣзкія колебанія движенія по отдѣльнымъ годамъ, затѣмъ указанную выше крайнюю неравномѣрность распредѣленія перевозокъ по районамъ и преобладаніе на большинствѣ дорогъ движенія въ одномъ направленіи, то вы поймете, почему русскія желѣзныя дороги ни одного года не обходятся безъ залежей грузовъ. Нельзя, впрочемъ, отрицать и того, что въ значительной степени залежи грузовъ зависятъ отъ слабаго оборудованія дорогъ подвижнымъ составомъ. Не смотря на то, что по интенсивности движенія русскія желѣзныя дороги уступаютъ одной лишь Англіи [1], количество паровозовъ и товарныхъ вагоновъ приходящееся на каждую версту ихъ значительно меньше, нежели въ Англіи, Германіи и Франціи. Вотъ данныя для главнѣйшихъ европейскихъ государствъ и Сѣв. Америк. Соед. Штатовъ за 1898 годъ [2]:

[1]) См. выше, стр. 4.

[2]) Стат. Сборникъ м-ва П. С., вып. 61. Данныя для Франціи относятся къ 1897 году.

Названіе государствъ	Число паровозовъ на версту дороги	Число товарныхъ и багажныхъ вагоновъ на версту дороги
Европ. Россія	0.27	6,25
Австро-Венгрія	0,23	5,13
Германія	0,39	8,69
Франція	0,29	7,85
Соед. Королевство	0,61	20,96
Сѣв. Ам. Соед. Штаты	0,13	4,64

Надо, однако, замѣтить, что русскія дороги много стараній прилагаютъ къ тому, чтобы устранить несоотвѣтствіе между поступающими къ перевозкѣ грузами и количествомъ подвижного состава. Хотя съ каждымъ годомъ возникаетъ цѣлый рядъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, число паровозовъ на каждую версту съ 1893 г. по 1898 годъ возросло съ 0,25 до 0,27 т. е. на 8%, а число товарныхъ и багажныхъ вагоновъ —съ 5,44 до 6,25, или на 13%. Но количество товаровъ малой скорости, приходящихся на версту пути, за это время увеличилось съ 80,2 до 91,0 тыс. пудовъ, т. е. на тѣ же 13,5% [1]), поэтому желѣзныя дороги остаются такими же безпомощными въ нѣкоторыхъ случаяхъ, какими были, напримѣръ, въ 1892 году, когда онѣ не могли справиться съ усиленнымъ подвозомъ хлѣба въ неурожайныя мѣста. Вотъ почему предметомъ главной заботы желѣзныхъ дорогъ должно быть дальнѣйшее увеличеніе подвижного состава; оно должно сопровождать каждое пониженіе тарифовъ, вызывающее усиленную перевозку грузовъ. Кромѣ того во многихъ частныхъ случаяхъ должна быть усилена пропускная способность пути; таковы, напр. Самаро-Златоустовская дорога, по которой происходитъ обмѣнъ Европейской Россіи съ Сибирью, Закавказская дорога, гдѣ движутся огромныя количества нефтяныхъ грузовъ, наконецъ, Екатерининская дорога, по которой перевозятся продукты горной и металлургической промышленности Донецкаго бассейна.

---

[1]) Эти данныя показываютъ, что, по крайней мѣрѣ, по отношенію къ послѣднимъ годамъ, не правъ инж. Ив. Карышевъ („Грузы русскихъ желѣзныхъ дорогъ". Жел.-дор. Дѣло. 1896. №№ 1 и 2), утверждающій, будто ростъ числа вагоновъ отстаетъ отъ роста движенія, такъ какъ количество вагоновъ и паровозовъ все время развивается лишь параллельно расширенію сѣти.

Въ заключеніе намъ остается сравнить желѣзнодорожное движеніе съ перевозкой грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

Водные пути Европейской Россіи составляютъ сѣть, общее протяженіе которой до самаго послѣдняго времени значительно превосходило длину рельсовой сѣти. Средняя эксплоатаціонная длина послѣдней въ 1898 году равнялась 37630 верстамъ, что составляетъ 7,8 вер. на 1000 кв. верстъ пространства и 333 версты на 1 милліонъ жителей. Общее же протяженіе водныхъ путей, по которымъ производится судоходство и сплавъ, согласно послѣднимъ свѣдѣніямъ м-ва Путей Сообщенія, равняется 77.704 вер., или 16,6 вер. на 1000 кв. верстъ пространства и 687 вер. на 1 мил. жителей. Правда, въ это число входитъ 24524 вер. сплавныхъ путей, по которымъ производится только сплавъ лѣса въ плотахъ и 14842 вер. путей, по которымъ производится сплавъ плотовъ и судовъ; но даже взявши одни тѣ пути, по которымъ производится судоходство въ обѣ стороны, получимъ число верстъ, превышающее длину рельсовыхъ путей, а именно, 38338 вер., или 8,2 вер. на 1000 кв. вер. площади и 339 вер. на 1 мил. жителей.

Въ виду такой значительной длины водной сѣти, сопоставленіе движенія по ней съ товарнымъ движеніемъ по желѣзнымъ дорогамъ является необходимымъ для правильной характеристики товарнаго обмѣна страны. Кромѣ того это сопоставленіе освѣтитъ вопросъ о конкурренціи водныхъ путей съ желѣзными дорогами—вопросъ выдвинутый тотчасъ послѣ постройки первыхъ рельсовыхъ путей и до настоящаго времени не разрѣшенный окончательно [1]).

Движеніе грузовъ на судахъ и въ плотахъ по воднымъ путямъ съ 1876 года развивалось слѣдующимъ образомъ [2]):

---

[1]) Относительно способности русскихъ рѣкъ конкуррировать съ желѣзными дорогами въ нашей литературѣ было высказано проф. Чупровымъ (Желѣзнодорожное хозяйство, т. I, стр. 270 и слѣд., т. II, стр. 164—179), инж. Шишковымъ (Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ) и г. Гіацинтовымъ (Основаніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ. 1887 г.) мнѣніе, что желѣзныя дороги убиваютъ движеніе по большинству русскихъ рѣкъ, оставляя имъ лишь перевозку громоздкихъ и дешевыхъ грузовъ. Наоборотъ, проф. Пихно (Желѣзнодорожные тарифы. Приложеніе „Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ внутренними водяными путями“, §§ 23—25) на основаніи статистическихъ данныхъ о рѣчномъ судоходствѣ дѣлаетъ заключеніе, что „русскія рѣки, за нѣкоторыми исключеніями, не только не побѣждены желѣзными дорогами, но могутъ быть весьма сильными и во многихъ случаяхъ торжествующими соперниками желѣзныхъ дорогъ“ (стр. 201).

[2]) „Статистическій обзоръ жел дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи“. Изд. м-ва Путей Сообщенія. Спб 1900.

Годы	На судахъ	Въ плотахъ и на плотахъ	Всего
	милліоновъ пудовъ		
1876	460	298	758
1877	413	377	790
1878	454	386	840
1879	486	429	915
1880	482	474	956
1881	439	461	900
1882	476	432	908
1883	474	369	843
1884	484	303	787
1885	508	314	822
1886	538	337	875
1887	558	342	900
1888	566	485	1051
1889	600	545	1145
1890	597	506	1103
1891	602	434	1036
1892	575	448	1023
1893	708	474	1182
1894	871	574	1445
1895	879	577	1456
1896	896	657	1553
1897	1025	675	1700
1898	1092	707	1799

За 22 года перевозка грузовъ и на судахъ, и въ плотахъ болѣе, нежели удвоилась. Росла она скачками. Съ 1876 до 1881 года она увеличивается, затѣмъ начинается паденіе, продолжавшееся до 1885 года, съ 1885 года она снова быстро растетъ до начала 90-хъ годовъ, неурожаи 1889—92 годовъ понизили ее на три года, но затѣмъ она опять возрастаетъ до самаго послѣдняго времени [1]).

[1]) См. діаграмму № 32 въ приложеніи.

Чтобы сравнить развитіе движенія на водныхъ путяхъ съ ростомъ его на желѣзныхъ дорогахъ, сопоставимъ среднія данныя по пятилѣтіямъ для 1876—98 гг. Но при такомъ сопоставленіи нельзя упускать изъ виду того, что длина рельсовой сѣти съ каждымъ годомъ увеличивалась, тогда какъ протяженіе водныхъ путей все время оставалось однимъ и тѣмъ же, такъ что валовой приростъ грузовъ на этихъ послѣднихъ является вмѣстѣ съ тѣмъ и поверстнымъ приростомъ движенія. Поэтому и для желѣзныхъ дорогъ мы рядомъ съ данными объ общемъ количествѣ товаровъ малой скорости приводимъ данныя на 1 версту пути. Вотъ это сопоставленіе:

Годы	Водная перевозка		Желѣзнодорожная перевозка			
			Всего		на 1 версту пути	
	мил. пуд.	% %	мил. пуд.	% %	мил. пуд.	% %
1876—80	852	100	1053	100	54	100
1881—85	852	100	1418	135	64	119
1886—90	1015	119	1801	171	70	130
1891—95	1228	144	2270	215	78	144
1896—98	1684	198	3049	290	87	161

Какъ видно, водная перевозка почти въ 2 раза меньше желѣзнодорожной и растетъ она значительно медленнѣе, если взять общую величину послѣдней. Если же сравнить ростъ ея съ ростомъ количества грузовъ, приходящихся на 1 версту рельсовыхъ путей, то оказывается, что движеніе на водныхъ путяхъ до 90-хъ годовъ развивалось медленнѣе желѣзнодорожнаго, но въ 90-хъ годахъ оно начало быстро обгонять ростъ послѣдняго.

Но для того, чтобы правильно оцѣнить значеніе водныхъ путей, надо принять во вниманіе, какія колоссальныя разстоянія проходятъ товары по этимъ путямъ. На желѣзныхъ дорогахъ средній пробѣгъ всѣхъ товаровъ въ послѣдніе годы составлялъ около 450 верстъ, на водныхъ же путяхъ его длина равнялась въ 1897 году 731 вер., а въ 1898 году—776 вер. Общая грузовая дѣятельность водныхъ путей выражается по пятилѣтіямъ въ слѣдующихъ количествахъ пудо-верстъ:

1876—80 гг. . . . . 562 милліард. пуд.-вер.
1881—85 гг. . . . . 564 „ „

1886—90 гг.	670	милліард. пуд.-вер.
1891—95 гг.	858	„ „
1896—98 гг.	1241	„ „

Общій пробѣгъ товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ въ послѣдніе три года колебался между 1250 и 1450 милліардовъ пудо-верстъ, такимъ образомъ грузовая дѣятельность водныхъ путей очень мало уступаетъ дѣятельности рельсовой сѣти. Особенно быстро развивается работа водной сѣти въ самое послѣднее время, не смотря на постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Не надо при этомъ забывать, что тогда какъ желѣзнодорожная статистика очень точно учитываетъ количество грузовъ, регистрація грузовъ, перевозимыхъ по воднымъ путямъ, сильно грѣшитъ въ сторону преуменьшенія [1]).

Какъ видно изъ нашихъ литературныхъ ссылокъ, очень распространено мнѣніе, будто водные пути могутъ конкуррировать съ желѣзными дорогами лишь въ перевозкѣ громоздкихъ и дешевыхъ грузовъ. Сравненіе состава воднаго и желѣзнодорожнаго транспорта покажетъ намъ, на сколько справедливо такое мнѣніе. Изъ данныхъ м-ва П. С. видно, что въ 1895—98 годахъ по тѣмъ и другимъ путямъ были перевезены слѣдующія количества 12-ти главнѣйшихъ товаровъ [2]):

Названіе товаровъ	По жел. дорогамъ		По водн. путямъ	
	мил. пуд.	% %	мил. пуд.	% %
Пшеница	178,6	6,1	83,6	5,1
Мука пшеничная	79,5	2,7	19,1	1,1
Рожь	84,4	2,8	48,9	2,9
Мука ржаная	46,1	1,6	26,2	1,6
Овесъ	97,7	3,5	32,0	1,9
Ячмень	46 8	1,6	21,2	1,3
Итого 6 хлѣбныхъ грузовъ . .	533,1	18,3	231,0	13,9

[1]) Насколько данныя водной статистики ниже дѣйствительности, можно судить по тому, что по разсчетамъ проф. Богуславскаго (Волга какъ путь сообщенія, стр. 11) средній вѣсъ волжскаго плота составляетъ не меньше 45000 пудовъ, а по вычисленію проф. Пихно (цит. соч., стр. 173) средній вѣсъ днѣпровскаго плота доходитъ до 90000 пудовъ. По даннымъ же водной статистики въ 1889—98 гг. ежегодно проходило по всѣмъ воднымъ путямъ 189167 плотовъ, вѣсъ которыхъ съ грузами на нихъ составлялъ 215730 тыс. пудовъ, т. е. вѣсъ плота въ среднемъ равняется всего 1135 пудамъ. Если даже допустить, что на малыхъ сплавныхъ рѣкахъ плоты значительно меньше волжскихъ и днѣпровскихъ, то все-таки данныя м-ва П. С. окажутся несравненно ниже дѣйствительности.

[2]) См. табл. № 9 въ приложеніи.

Названіе товаровъ	По жел. дорогамъ		По водн. путямъ	
	мил. пуд.	% %	мил. пуд.	% %
Соль	70,8	2,4	41,4	2,5
Керосинъ	102,7	3,6	31,1	1,8
Нефть и остатки	103,0	3,5	173,4	10,3
Каменный уголь	507,8	16,2	7,6	0,5
Дрова	157,4	5,2	239,9	14,5
Лѣсные строит. матеріалы	228,4	7,3	647,2	38,9
Остальные грузы	1235,8	43,5	255,5	17,6
Всѣ товары	2939.0	100	1627,1	100

Составъ грузовъ, перевозимыхъ по тѣмъ и другимъ путямъ сообщенія различенъ, но нельзя сказать, что на водныхъ путяхъ преобладаютъ дешевые громоздкіе грузы. Если на нихъ перевозится громадное количество лѣсныхъ грузовъ и сырой нефти, то, съ другой стороны, по желѣзнымъ дорогамъ движется каменный уголь, а въ числѣ непоименованныхъ грузовъ руда и др. дешевые товары; и объясняется такое распредѣленіе грузовъ не ихъ дешевизной и громоздкостью, а преимущественно географіей производства различныхъ товаровъ и расположеніемъ главнѣйшихъ водныхъ путей: почти всѣ лѣса лежатъ по верховьямъ рѣкъ, а ближайшимъ путемъ для нефтяного топлива служитъ Каспійское море и затѣмъ р. Волга. Что же касается одного изъ важнѣйшихъ грузовъ—хлѣба—то, хотя абсолютно перевозка его по воднымъ путямъ въ два слишкомъ раза меньше желѣзнодорожной перевозки, но относительно она лишь немного уступаетъ послѣдней; на желѣзныхъ дорогахъ хлѣбъ составляетъ 18% всего количества грузовъ, а на водныхъ 14%. Если же сравнить приростъ хлѣбныхъ грузовъ на тѣхъ и другихъ путяхъ за время съ 1876—78 гг. по 1895—98 года, то оказывается, что на водныхъ путяхъ этотъ приростъ больше, какъ это видно для 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ изъ слѣдующей таблицы [1]):

	1876—78 гг.	1895—98 гг.	Приростъ
Желѣзныя дороги	290,8 мил. пуд.	533,1 мил. пуд.	83%
Водные пути	107,9 „ „	231,0 „ „	114%

И это произошло не смотря на громадное расширеніе рельсовой сѣти, не смотря на то, что цѣлый рядъ новыхъ желѣзнодорож-

[1]) См. ту же таблицу.

ныхъ линій прорѣзалъ за 20 лѣтъ обширные дѣвственные районы востока и юга Россіи.

Не менѣе распространено мнѣніе, что съ желѣзными дорогами еще могутъ бороться крупные водные пути, но для мелкихъ рѣчныхъ системъ борьба не мыслима, онѣ должны неминуемо погибнуть отъ конкурренціи рельсовыхъ путей. Провѣркой такого мнѣнія можетъ служить сравненіе движенія на отдѣльныхъ рѣкахъ Европейской Россіи, начиная съ самыхъ крупныхъ и кончая самыми мелкими судоходными рѣченками, въ два болѣе или менѣе далеко отстоящіе другъ отъ друга момента времени. Нижеприведенная таблица показываетъ измѣненія въ движеніи на 26 рѣкахъ, происшедшія съ 1871—74 гг. по 1896—98 гг. [2]:

Наименованіе водныхъ путей	Грузилось и отправлено клади на судахъ въ тыс. пуд.		Приростъ (+) или убыль (—) въ тыс. пуд.
	1871—74 гг.	1895—98 гг.	
Волга	89456	386844	+ 297388
(пришло и разгрузилось) . .	(96214)	(337226)	(+ 241012)
Ока	9766	25 61	+ 15295
(пришло и разгрузилось) . .	(9464)	(22738)	(+ 13274)
Кама	33241	53105	+ 19864
Ветлуга	2937	10754	+ 7817
Сура	5481	5414	— 67
Чусовая	7043	11504	+ 4461
Бѣлая	11317	13956	+ 2639
Вятка	6636	8307	+ 1671
Цна	4652	3656	— 996
Москва	3418	4779	— 1361
(пришло и разгрузилось) . .	(9582)	(12027)	(+ 2445)

[2]) Въ таблицѣ приведены количества грузовъ перевезенныхъ на судахъ, такъ какъ о движеніи плотовъ по отдѣльнымъ рѣкамъ для 1871—74 гг. нѣтъ свѣдѣній. Вездѣ взяты цифры грузившейся и отправленной клади, лишь для нѣкоторыхъ рѣкъ, на которыхъ прибытіе грузовъ больше отправленія, равно какъ для рѣкъ, являющихся окончаніемъ водныхъ системъ, приведены рядомъ и данныя о пришедшей и разгрузившейся кладѣ. Данныя за 1871—74 гг. взяты у проф. Пихно (цит. соч., стр. 181—2), а за 1895—98 гг. изъ стат. Сборн. м-ва П. С.

Наименованіе водныхъ путей	Грузилось и отправлено клади на судахъ въ тыс. пуд.		Приростъ (+) или убыль (—) въ тыс. пуд.
	1871—74 гг.	1895—98 гг.	
Шексна	1473	7483	+ 6010
Нева	36190	31989	— 4201
(пришло и разгрузилось) . .	(150680)	(241344)	(+ 90664)
Свирь	22256	2561	— 19695
Волховъ съ оз. Ильмень	23303	22825	— 1478
Мста	7148	5458	— 1690
Сѣв. Двина	1735	1091	— 644
(пришло и разгрузилось) . .	(6552)	(4195)	(— 2357)
Днѣпръ	16839	84383	+ 67544
Березина	656	2236	+ 1580
Припять	1732	5008	+ 3276
Сожъ	1873	2211	+ 338
Десна	2838	2106	— 724
Днѣстръ	3235	5931	+ 2696
Донъ	10511	33798	+ 23287
Зап. Бугъ	221	9	— 212
Нѣманъ	3913	6068	+ 2155
(пришло и разгрузилось) . .	(2410)	(7383)	(+ 4973)
Зап. Двина	1001	5654	+ 4653
(пришло и разгрузилось) . .	(2489)	(6043)	(+ 3554)
Всего по воднымъ путямъ Европ. Россіи (кромѣ Финл., Польши и Кавказа)	394231	969443	+ 575222
(пришло и разгрузилось) . .	(333560)	(853292)	(+ 519732)

Изъ 26 рѣкъ, поименованныхъ въ таблицѣ и обнимающихъ большую часть всего воднаго транспорта, движеніе сократилось на 8, а увеличилось на 18, т. е. на $^2/_3$ разсмотрѣнныхъ рѣкъ. Приростъ грузовъ наблюдается, какъ на первостепенныхъ рѣкахъ (Волгѣ, Камѣ, Невѣ, Днѣпрѣ, Дону), такъ и на второстепенныхъ (Окѣ, Днѣстрѣ, Нѣманѣ, Зап. Двинѣ, Вяткѣ), и небольшихъ третьестепенныхъ

рѣкахъ (Ветлугѣ, Чусовой, Бѣлой, Шекснѣ, Березинѣ, Припяти, Москвѣ). Особенно интересно увеличеніе движенія на такихъ рѣкахъ, какъ Ока, Москва, Днѣстръ, Зап. Двина, Березина, съ которыми усиленно конкуррируютъ желѣзныя дороги, проходящія параллельно ихъ берегамъ. На эти рѣки неоднократно указываютъ, какъ на примѣръ уничтоженія судоходства подъ вліяніемъ соперничества рельсовыхъ путей. Наша таблица ясно говоритъ, что всѣ онѣ выдерживаютъ конкурренцію съ желѣзными дорогами и развиваютъ свою перевозочную дѣятельность. Не менѣе успѣшно борются съ рельсовой перевозкой каналы, соединяющіе Волгу съ Невой (Мариинская система). Это видно изъ огромнаго увеличенія количества грузовъ, доставляемыхъ по Невѣ въ Петербургъ, не смотря на то, что отправленіе самой Невы сократилось [1]).

Если же на нѣкоторыхъ рѣкахъ и сократилось движеніе, то во многихъ случаяхъ это произошло независимо отъ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ сокращеніе приходится на рѣки, лежащія внѣ рельсовой сѣти (Свирь, Волховъ, Сѣв. Двина, Мста). Лишь въ немногихъ случаяхъ его можно приписать вліянію желѣзныхъ дорогъ (Сура, Цна; Сожъ, Десна, Зап. Бугъ).

Изложенныя статистическія данныя заставляютъ отвергнуть выводъ проф. Чупрова, что „желѣзныя дороги не въ состояніи уменьшить судоходства на обширныхъ, многоводныхъ и благопріятно расположенныхъ рѣкахъ, но на большинствѣ рѣкъ средняго и малаго размѣра онѣ или вовсе уничтожили или сократили прежнее торговое движеніе“ [2]) и позволяютъ примкнуть къ выводу проф. Пихно, который говоритъ, что „желѣзныя дороги не причинили ущерба судоходству, которое не только не потеряло прежнихъ грузовъ, но продолжаетъ развиваться“ [3]). Русскія рѣки, за немногими исключеніями, выдержали борьбу съ желѣзными дорогами, и послѣднимъ, несомнѣнно, приходится считаться съ этими сильными противниками. Надо, впрочемъ, замѣтить, что борьба между водными и рельсовыми путями относительно не велика, потому что большинство желѣзныхъ дорогъ обслуживаютъ свои особые районы и имѣютъ свои особые грузы. Если же въ нѣкоторыхъ случаяхъ желѣзнодорожныя линіи пролегаютъ параллельно воднымъ путямъ, то эта параллельность, за немногими исключеніями, имѣетъ мѣсто лишь относительно отдѣльныхъ участковъ той или иной дороги, такъ что

---

[1]) См. проф. Пихно, цит. соч., стр. 183.

[2]) Желѣзнодорожное хоз., т. II, стр. 166.

[3]) Цит. соч., стр. 184.

конкурренція проявляется лишь на немногихъ станціяхъ [1]). Поэтому оба рода путей сообщенія скорѣе дополняютъ другъ друга, нежели борятся между собой. Взаимное восполненіе ихъ состоитъ, какъ въ томъ, что они обслуживаютъ различные районы страны, такъ и въ томъ, что они обмѣниваются грузами, которые движутся часть пути водою, а другую часть по желѣзнымъ дорогамъ. Такъ, напримѣръ, въ 1898 году по даннымъ м-ва Путей Сообщенія съ водныхъ путей на желѣзныя дороги и обратно переданы были слѣдующія количества 12-ти главнѣйшихъ товаровъ [2]):

Наименованіе товаровъ	Передано съ жел. дор. на водн. пути	Передано съ водн. путей на жел. дороги	Итого общая передача
	милліоновъ пудовъ		
Пшеница	17,1	12,5	29,6
Мука пшеничная	2,9	4,9	7,8
Рожь	10,9	6,4	17,3
Мука ржаная	1,5	4,8	6,3
Овесъ	1,7	7,6	9,3
Ячмень	0,9	0,6	1,5
Итого 6 главн. хл. грузовъ.	35,0	36,8	71,8
Соль	19,6	7,5	27,1
Нефть и остатки	0,6	83,9	84,5
Керосинъ	0,5	18,1	18,6
Каменный уголь	3,7	0,1	3,8
Дрова	0,5	3,7	4,2
Лѣсные строит. матер. . . .	9,4	56,2	65,6
Итого 12 главн. товаровъ.	69,3	206,3	275,6

[1]) Проф. Пихно, цит. соч., стр. 201.

[2]) Стат. Сборн. м-ва П. С., вып. 59. Общее количество 12-ти главнѣйшихъ товаровъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ и внутреннимъ воднымъ путямъ, за вычетомъ передачъ съ однихъ путей на другіе, см. табл. № 10 въ приложеніи.

Передача съ водныхъ путей на желѣзныя дороги, какъ видно, почти въ три раза больше обратной передачи грузовъ, что объясняется богатствомъ волжскаго и другихъ прирѣчныхъ районовъ, а также свойствомъ грузовъ, движущихся по воднымъ путямъ. Нефтяные грузы; хлѣбъ, соль, лѣсные матеріалы естественно движутся изъ мѣстъ производства въ разнообразные районы ихъ потребленія сначала по воднымъ путямъ, а затѣмъ по примыкающимъ желѣзнымъ дорогамъ. Кромѣ упомянутыхъ въ таблицѣ главнѣйшихъ товаровъ, съ водныхъ путей на рельсовую сѣть передаются значительныя количества рыбы, уральскаго чугуна и желѣза.

Значительные размѣры передачъ товаровъ съ р. Волги на желѣзныя дороги при сравнительно небольшой перегрузкѣ на р. Волгу привели нѣкоторыхъ изслѣдователей русскихъ путей сообщенія къ выводу, что водные пути имѣютъ у насъ преимущественно характеръ подвозныхъ путей, самое же движеніе къ конечнымъ пунктамъ назначенія совершается по желѣзнымъ дорогамъ [1]). Но такой выводъ совершенно противорѣчитъ дѣйствительности. Такъ, напр., въ 1896 году по даннымъ водной статистики изъ общаго количества грузовъ, движущихся снизу Волги, 121,5 мил. пуд. поднялось до сѣверныхъ пристаней и всего 73,4 мил. пуд. осталось въ нижнихъ и средне-волжскихъ узловыхъ пунктахъ (Самарѣ, Сызрани, Батракахъ, Саратовѣ, Камышинѣ и Царицынѣ). При томъ же и эти 73,4 мил. пудовъ остаются въ нижнихъ пристаняхъ не потому, что ихъ отвлекаютъ желѣзныя дороги, а исключительно вслѣдствіе географическаго положенія этихъ пристаней и характера потребленія передаваемыхъ въ нихъ грузовъ. Выше мы видѣли, что въ Царицынѣ и Саратовѣ съ Волги передаются на примыкающія Юго-Восточныя и Рязанско-Уральскую дороги значительныя количества нефтяныхъ грувовъ, но это происходитъ только потому, что инымъ путемъ имъ нѣтъ никакого смысла проникать въ центральныя и юго-восточныя губерніи Европейской Россіи. Слѣдовательно, перегрузка въ Царицынѣ, Саратовѣ и другихъ нижне-волжскихъ пристаняхъ обусловливается тѣмъ, что дальнѣйшій путь по водѣ для значительной части волжскихъ грузовъ совершенно не нуженъ. Кромѣ того, какъ правильно замѣчаетъ проф. Пихно, „странно звучитъ названіе „подвознаго пути“, прилагаемое къ Волгѣ, по которой грузы идутъ нѣсколько сотъ и даже $1^1/_2$—$2^1/_2$ тысячи верстъ, прежде нежели перейдутъ на желѣзныя дороги. Съ гораздо большимъ основаніемъ

---

[1]) Гіацинтовъ. Основанія желѣзнодор. тарифовъ, стр. 77- 85.

можно назвать нѣкоторыя желѣзныя дороги (Рыбинско-Бологовскую, Нижегородскую, Московско-Ярославскую) отвозными путями при Волгѣ“ [1]). Выше мы видѣли, что въ то время, какъ средній пробѣгъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ составляетъ не болѣе 470 вер., на водныхъ путяхъ длина его достигаетъ почти 800 верстъ.

---

[1]) Д. Пихно. Желѣзнодорожные тарифы. Приложеніе, стр. 196.

ГЛАВА X.

Финансовая сторона товарнаго движенія.

„По размѣру своихъ капиталовъ и оборотовъ желѣзнодорожныя предпріятія—настоящіе гиганты современной промышленности; ихъ колосальныя фигуры рѣзко выдѣляются при сопоставленіи даже съ наиболѣе крупными представителями другихъ отраслей производства, торговли, банковаго и страхового дѣла“ [1]). Поэтому, хотя финансовая сторона желѣзнодорожнаго транспорта не должна стоять впереди всѣхъ другихъ сторонъ этого важнаго народно-хозяйственнаго дѣла, но ее нельзя упускать изъ виду, такъ какъ лишь при правильномъ веденіи огромнаго желѣзнодорожнаго хозяйства возможно самое существованіе этого дѣла. Если же желѣзныя дороги принадлежатъ казнѣ или послѣдняя такъ или иначе заинтересована въ результатахъ ихъ дѣятельности, тогда желѣзнодорожное хозяйство является важной статьей государственныхъ финансовъ и положеніе его отражается на интересахъ всѣхъ плательщиковъ налоговъ [2]). Вотъ почему разсмотрѣніе товарнаго движенія было бы неполно, если бы мы не показали его финансовыхъ результатовъ. Но

---

[1]) Проф. Пихно, Желѣзнодорожные тарифы, стр. 32—33.

[2]) Къ концу 1898 года затрата капиталовъ на устройство казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ общаго значенія Европейской Россіи (безъ Вел. Кн. Финляндскаго), открытыхъ для общаго пользованія, вмѣстѣ съ потерями по реализаціи и увеличеніемъ капиталовъ отъ конверсіи, выражается въ слѣдующихъ числахъ:

1) основныхъ капиталовъ:	Металл. руб.	Кредитн. руб.
а) въ акціяхъ	45899 тыс. руб.	48049 тыс. руб.
б) въ облигаціяхъ	1706278 „	890900 „
Итого	1752177 „	938949 „

товарное движеніе тѣсно связано съ другими родами желѣзнодорожной перевозки, и подчасъ совершенно нельзя отдѣлить доходъ или расходъ, падающій на каждый родъ послѣдней, поэтому считаемъ необходимымъ привести сначала общія данныя для всей дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

	Металл. руб.	Кредитн. руб.
2) строительныхъ ссудъ, невошедшихъ въ основные капиталы	— тыс. руб.	428710 тыс. руб.
3) затратъ, отнесенныхъ на эксплоатаціонные доходы дорогъ и затратъ изъ запаснаго, возобновительнаго и другихъ капиталовъ	— „	86147 „
Всего	1752177 „	1453806 „

По приведеніи металлическихъ рублей въ кредитные по курсу 1 р. мет.=1 р. 50 коп. кредитн., вся сумма затратъ на устройство желѣзныхъ дорогъ составитъ 4 милліарда 82 милліона кредитныхъ рублей.

Изъ этой суммы на долю правительства приходится:

	Металл. руб.	Кредитн. руб.
1) капиталовъ, по коимъ гарантированъ пр-вомъ доходъ:		
а) акціонерныхъ	23948 тыс. руб.	18643 тыс. руб.
б) облигаціонныхъ	279711 „	509730 „
2) облигацій, оставленныхъ пр-вомъ за собой (консолидированныхъ)	1394601 „	381169 „
3) строительныхъ правительственн. ссудъ .	— „	428710 „
4) безвозвратн. возспособленій отъ казны .	— „	12532 „
Итого	1698260 „	1350784 „

Въ кредитныхъ рубляхъ—3 милліарда 898 милліоновъ. Остальные 184 мил. кред. руб. представляютъ затраты по негарантированнымъ правительствомъ акціямъ и облигаціямъ и изъ средствъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Слѣдовательно, участіе правительства въ сооруженіи сѣти желѣзныхъ дорогъ въ той или другой степени затрогиваетъ около 95,5% всѣхъ затратъ на эти дороги. Годовая сумма правительственной гарантіи и уплаты по консолидированнымъ облигаціямъ составляетъ:

	металл. руб.	кредитн. руб.
по гарантированнымъ акціямъ и облигаціямъ	13895 тыс. руб.	25092 тыс. руб.
по консолидированнымъ облигаціямъ	— „	104966 „
Итого	13895 „	130058 „

Въ кредитныхъ рубляхъ—150 мил. 900 тыс. рублей.

Финансовая сторона желѣзнодорожнаго хозяйства опредѣляется:

1) валовымъ доходомъ, получаемымъ отъ перевозки,

2) расходами по эксплоатаціи,

3) расходами на уплату обязательныхъ платежей (% и погашенія) по основнымъ капиталамъ [1]),

4) какъ конечнымъ результомъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, чистымъ доходомъ или убыткомъ, получаемымъ послѣ покрытія всѣхъ расходовъ.

Валовой доходъ желѣзнодорожной сѣти съ 1857 по 1899 годъ выражается въ слѣдующихъ данныхъ [2]):

		Приростъ.
1857—60 г.г. . . .	10,4 мил. руб.	
1861—65 г.г. . . .	21,3 „ „	+ 10,9 мил. руб.
1866—70 г.г. . . .	53,7 „ „	+ 32,4 „ „
1871—75 г.г. . . .	121,3 „ „	+ 67,6 „ „
1876—80 г.г. . . .	193,8 „ „	+ 72,5 „ „
1881—85 г.г. . . .	222,4 „ „	+ 28,6 „ „
1886—90 г.г. . . .	265,8 „ „	+ 43,4 „ „
1891—95 г.г. . . .	337,2 „ „	+ 61,4 „ „
1896—99 г.г. . . .	455,0 „ „	+117,8 „ „

За сорокъ лѣтъ доходъ увеличился почти въ 45 разъ, но возрастаніе его шло очень неравномѣрно не только по отдѣльнымъ годамъ, но и по пятилѣтіямъ. Онъ быстро увеличивался въ 60-хъ и 70-хъ годахъ; въ 80-хъ годахъ, особенно въ первую половину ихъ, приростъ его сильно замедлился; въ послѣднее десятилѣтіе онъ снова началъ очень быстро возрастать [3]).

Но почти весь растущій доходъ уходилъ на покрытіе расходовъ эксплоатаціи, которые за то же время увеличивались слѣдующимъ образомъ [4]):

---

[1]) Вопросъ о включеніи въ расходы обязательныхъ платежей многими рѣшается различно (см. по этому поводу проф. Пихно, Желѣзнодорожные тарифы, стр. 47—49). Большинство, впрочемъ, разрѣшаетъ его утвердительно, что по нашему мнѣнію совершенно правильно, такъ какъ выручка отъ перевозочной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ должна оплачивать всѣ издержки желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ томъ числѣ и затраты по сооруженію ихъ. Это рѣшеніе одинаково приложимо какъ къ частнымъ, такъ и къ правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ, независимо отъ того или иного направленія желѣзнодорожной политики государства.

[2]) Сост. на осн. табл. № 57 въ приложеніи.

[3]) См. діаграмму № 33 въ приложеніи.

[4]) См. табл. № 57 въ приложеніи.

		Приростъ.
1857—60 г.г. . . .	7,4 мил. руб.	
1961—65 г.г. . . .	13,6 „ „	+ 6,2 мил. руб.
1866—70 г.г. . . .	31,2 „ „	+ 17,6 „ „
1871—75 г.г. . . .	76,1 „ „	+ 44,9 „ „
1876—80 г.г. . . .	134,4 „ „	+ 58,3 „ „
1881—85 г.г. . . .	144,4 „ „	+ 10,0 „ „
1886—90 г.г. . . .	157,3 „ „	+ 12,9 „ „
1891—95 г.г. . . .	202,5 „ „	+ 45,2 „ „
1896—99 г.г. . . .	271,4 „ „	+ 68,9 „ „

Развиваясь не равномѣрно, расходы эксплоатаціи, также какъ и доходы, особенно быстро росли въ 70-хъ и 90-хъ годахъ, оба же пятилѣтія 80-хъ годовъ они почти стояли на одномъ уровнѣ [1]). Но въ общемъ ростъ расходовъ медленнѣе возрастанія валового дохода рельсовой сѣти. Послѣдній за 40 лѣтъ увеличился въ 45 разъ, а расходы всего въ 36—37 разъ; абсолютно валовой доходъ увеличился на 445 мил. руб., а расходы эксплоатаціи—на 264 мил. руб. Вслѣдствіе этого расходы съ теченіемъ времени поглощаютъ все меньшую часть валовой выручки. Это видно изъ слѣдующихъ цифръ, показывающихъ процентное отношеніе расходовъ къ валовому доходу въ 1857—99 г г. [2]):

1857—60 г.г. . . .	71%	
1861—65 г.г. . . .	65%	— 6%
1866—70 г.г. . . .	59%	— 6%
1871—75 г.г. . . .	63%	+ 4%
1876—80 г.г. . . .	69%	+ 6%
1881—85 г.г. . . .	65%	— 4%
1886—90 г.г. . . .	59%	— 6%
1891—95 г.г. . . .	60%	+ 1%
1896—99 г.г. . . .	60%	0%

Если сравнить крайнія пятилѣтія, то оказывается что отношеніе расходовъ къ валовому доходу улучшилось на 11%; но по отдѣльнымъ пятилѣтіямъ это отношеніе сильно колебалось то въ ту, то въ другую сторону, въ зависимости отъ болѣе или менѣе удачной работы рельсовой сѣти. Оно дѣлалось все болѣе благопріятнымъ до 70-хъ годовъ; въ 70-хъ годахъ, особенно въ концѣ ихъ

[1]) См. діаграмму № 33.

[2]) См. табл. № 57.

отношеніе расходовъ къ доходамъ стало очень невыгоднымъ вслѣдствіе войны съ Турціей, вызвавшей усиленную перевозку войскъ и воинской клади, и неурожаевъ 1875 и 1880 г.г. Высокіе урожаи 80-хъ годовъ улучшили соотношеніе между доходомъ и расходомъ въ слѣдующее десятилѣтіе, но постройка новыхъ малодоходныхъ линій, цѣлый рядъ пониженій тарифовъ и особенно неурожаи 1889—92 гг. опять ухудшили его въ 90-хъ годахъ [1]).

Сообразно этому измѣнялся и чистый доходъ эксплоатаціи, идущій на уплату процентовъ и погашенія, а за вычетомъ этихъ суммъ составляющій остатокъ, который распредѣляется между собственниками рельсовой сѣти. Размѣръ этого дохода съ 1857 по 1899 гг. возрасталъ слѣдующимъ образомъ [2]):

1857—60 г.г. . . .	3,0	мил. руб.
1861—65 г.г. . . .	7,7	„ „
1866—70 г.г. . . .	22,5	„ „
1871—75 г.г. . . .	45,2	„ „
1876—80 г.г. . . .	59,4	„ „
1881—85 г.г. . . .	78,0	„ „
1886—90 г.г. . . .	108,5	„ „
1891—95 г.г. . . .	134,7	„ „
1896—99 г.г. . . .	183,6	„ „

Валовой доходъ за 40 лѣтъ увеличился въ 45 разъ, расходы росли нѣсколько медленнѣе и увеличились за то же время всего въ 36 разъ, поэтому чистый доходъ эксплоатаціи, какъ разность этихъ двухъ величинъ, увеличился болѣе всего: за 40 лѣтъ онъ, какъ видно изъ таблицы, увеличился въ 61 разъ, а абсолютно на 180,6 мил. рублей [3]). Въ отдѣльные періоды приростъ его также былъ очень неравномѣренъ. За все разсматриваемое время можно отмѣтить три момента, когда ростъ чистаго дохода пріостанавливался и онъ шелъ на убыль. Это: 1) время окончанія турецкой кам-

---

[1]) См. діагр. № 33.

[2]) См. табл. № 57.

[3]) Приведенныя данныя охватываютъ лишь рельсовую сѣть Европейской Россіи. Дороги Азіатской Россіи, т. е. Закаспійская и Сибирская, даютъ убытокъ. Вотъ финансовые результаты эксплоатаціи ихъ въ 1898 и 1899 гг.:

	Валовой доходъ	Расходы эксплоатаціи	Убытокъ эксплоатаціи.
1898 г. . .	20043 тыс. руб.	20984 тыс. руб.	(—) 941 тыс. руб.
1899 г. . .	24528 „	26112 „	(—) 1594 „

паніи, совпавшее съ сильными неурожаями 1879—81 г г., 2) неурожайный 1885 годъ, сопровождавшійся общимъ застоемъ промышленной жизни Россіи въ срединѣ 80-хъ годовъ, наконецъ, 3) сильное паденіе чистаго дохода въ 1889—92 годахъ, вызванное рядомъ тяжелыхъ неурожаевъ въ центральныхъ и восточныхъ губерніяхъ [1]). Эти данныя еще лишній разъ подтверждаютъ неоднократно отмѣчаемую нами зависимость доходности русской рельсовой сѣти отъ положенія хлѣбнаго производства и хлѣбной торговли.

Указанное развитіе валового дохода, расходовъ и чистаго дохода эксплоатаціи происходило въ значительной мѣрѣ отъ расширенія рельсовой сѣти. Но параллельно съ этимъ шло развитіе движенія на старыхъ линіяхъ, на что указываютъ данныя о финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи, отнесенныя къ 1 верстѣ пути. Для времени съ 1857 по 1899 годъ эти данныя представляются въ слѣдующемъ видѣ [2]):

Годы	Валовой доходъ	Расходы	Чистый доходъ
	тысячъ рублей на 1 версту пути		
1857-60	8,7	6,2	2,5
1861—65	7,7	4,9	2,8
1866—70	9,3	5,5	3,8
1871—75	8,5	5,3	3,2
1876-80	9,8	6,8	3,0
1881—85	10,1	6,6	3,5
1886—90	10,4	6,2	4,2
1891—95	11,6	7,0	4,6
1896—99	12,6	7,7	4,9

За 40 лѣтъ поверстный валовой доходъ увеличился на 4 тысячи руб., и хотя вмѣстѣ съ тѣмъ возросли и расходы, но чистый доходъ удвоился, поднявшись съ 2,5 до 4,9 тыс. рублей. Нельзя забывать при этомъ, что за разсматриваемое время длина сѣти увеличилась съ 1064 верстъ до 35406 верстъ [3]), что кромѣ того въ послѣдніе годы построены малодоходныя желѣзнодорожныя линіи на

[1]) См. діагр. № 33.

[2]) См. табл. № 57.

[3]) Средняя эксплоатаціонная длина въ 1857—60 и 1896—99 гг.

сѣверѣ, и много новыхъ линій не успѣли еще развить своей дѣятельности. Вообще надо замѣтить, что поверстныя цифры валового и чистаго дохода замѣтно понижаются въ годы усиленнаго открытія новыхъ линій и, наоборотъ, повышаются въ періоды слабой постройки желѣзнодорожной сѣти [1]).

Выше указано, что конечные результаты желѣзнодорожнаго хозяйства видны лишь по исключеніи изъ чистаго дохода эксплоатаціи расходовъ на уплату обязательныхъ платежей по основнымъ капиталамъ. Размѣръ обязательныхъ платежей, считая уплату по облигаціямъ, ссудамъ въ счетъ облигаціонныхъ капиталовъ и по *гарантированнымъ* акціямъ, составлялъ [2]).

въ	1889 г.	. 127,6	мил.	руб.	въ 1895 г.	. 143,6	мил. руб.
„	1890 г.	. 119,2	„	„	„ 1896 г.	. 145,8	„ „
„	1891 г.	. 126,6	„	„	„ 1897 г.	. 153,4	„ „
„	1892 г.	. 129,4	„	„	„ 1898 г.	. 153,4	„ „
„	1893 г.	. 126,7	„	„	„ 1899 г.	. 156,0	„ „
„	1894 г.	. 137,3	„	„			

Если вычесть эти суммы изъ чистаго дохода эксплоатаціи, то конечные результаты хозяйства русской желѣзнодорожной сѣти представляются въ слѣдующемъ видѣ:

въ	1889 г.	она	дала	13,8	мил. руб.	*убытка*
„	1890 г.	„	„	6,4	„ „	„
„	1891 г.	„	„	8,1	„ „	„
„	1892 г.	„	„	22,2	„ „	„
„	1893 г.	„	„	2,3	„ „	*прибыли*
„	1894 г.	„	„	15,4	„ „	„
„	1895 г.	„	„	21,5	„ „	„
„	1896 г.	„	„	30,9	„ „	„
„	1897 г.	„	„	25,9	„ „	„
„	1898 г.	„	„	34,8	„ „	„
„	1899 г.	„	„	34,3	„ „	„

Какъ видно, до 1893 года желѣзныя дороги несли убытки, которые онѣ переводили на увеличіе суммы своихъ долговъ; лишь съ

---

[1]) См. діагр. № 34 въ приложеніи.

[2]) Данныя объ обязательныхъ платежахъ взяты изъ Статистич. Сборн. м-ва П. С., а для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1899 годъ онѣ пополнены на основаніи „Объяснительной записки къ отчету государственнаго контроля за 1899 годъ".

этого года онѣ начали давать чистую прибыль, превышающую въ настоящее время 30 мил. рублей. Но въ сдѣланномъ выше разсчетѣ обязательныхъ платежей взята уплата только по гарантированнымъ акціямъ, если же къ ней присоединить платежи по негарантированнымъ акціямъ и прочимъ затратамъ, считая условно по 4%, то общая сумма обязательныхъ платежей въ 1892—99 г.г. поднимается до слѣдующихъ размѣровъ:

1892 г. . .	136,1 мил. руб.	1896 г. . .	151,3 мил. руб.
1893 г. . .	134,5 „ „	1897 г. . .	159,0 „ „
1894 г. . .	144,6 „ „	1898 г. . .	158,4 „ „
1895 г. . .	150,1 „ „	1899 г. . .	161,1 „ „

Тогда еще и 1893 годъ является дефицитнымъ, и лишь съ 1894 года сѣть даетъ чистый доходъ, достигшій къ концу 19-го столѣтія 30 мил. рублей.

Участіе въ финансовой дѣятельности желѣзныхъ дорогъ казны, которая въ настоящее время является собственникомъ $^2/_3$ всей рельсовой сѣти и внесла или обезпечила гарантіей 95% всего ея строительнаго капитала, видно изъ слѣдующей таблицы обыкновенныхъ доходовъ и расходовъ государственнаго казначейства по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ за 1887—99 г.г. [1]):

Годы	Дохода поступило	Расходовъ произведено и подлежитъ выдачѣ	Превышеніе дохода (+) или расходовъ (—)
	милліоновъ рублей		
1887	55,5	98,4	— 42,9
1888	75,4	101,9	— 26,5
1889	82,9	107,2	— 24,3
1890	88,1	142,8	— 54,7
1891	98 7	133,8	— 35,1
1892	111,1	146,7	— 35,6
1893	119,7	161,7	— 42,0
1894	115,5	188,1	— 72,6
1895	217,7	248,2	— 30,5
1896	312,4	278,3	+ 34,1
1897	293,1	308,7	— 15,6
1898	363,0	346,3	+ 16,7
1899	358,2	368,2	— 10,0

[1]) Сост. на основаніи „Отчетовъ государственнаго контроля“ за соотвѣтствующіе годы.

До самаго послѣдняго времени расходы государственнаго казначейства по содержанію и дѣйствію желѣзныхъ дорогъ на крупную сумму превышали доходы съ послѣднихъ. Лишь въ 1896 и 1898 годахъ дороги дали чистый доходъ, но для 1896 года это объясняется кассовымъ перечисленіемъ въ доходъ казны (по § 23 государственной росписи на 1896 годъ) 35,3 мил. руб., оставшихся на особыхъ счетахъ въ депозитахъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. За вычетомъ этой суммы и въ 1896 году оказывается небольшой дефицитъ въ 1,2 мил. руб. и только 1898 годъ является доходнымъ, съ превышеніемъ доходовъ надъ расходами въ 16,7 мил. рублей. Такой печальный результатъ желѣзнодорожнаго хозяйства казны надо, впрочемъ, считать нѣсколько преувеличеннымъ, такъ какъ въ текущіе расходы вошли издержки на „усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ", достигшіе въ послѣдніе годы очень значительныхъ суммъ. Эти издержки, на основаніи Высочайше утвержденнаго 4 іюня 1894 года мнѣнія государственнаго совѣта, отнесены къ числу обыкновенныхъ расходовъ, но для желѣзныхъ дорогъ онѣ, безъ сомнѣнія, являются чрезвычайными затратами и не могутъ быть причисляемы къ текущимъ и эксплоатаціоннымъ расходамъ. Размѣръ этихъ издержекъ по отдѣльнымъ годамъ былъ слѣдующій [1]):

въ 1887 г. .	14,4 мил. руб.	въ 1894 г. .	11,5 мил. руб.
„ 1888 г. .	13,8 „ „	„ 1895 г. .	13,2 „ „
„ 1889 г. .	19,5 „ „	„ 1896 г. .	21,2 „ „
„ 1890 г. .	29,5 „ „	„ 1897 г. .	27,8 „ „
„ 1891 г. .	20,5 „ „	„ 1898 г. .	41,1 „ „
„ 1892 г. .	11,8 „ „	„ 1899 г. .	43,8 „ „
„ 1893 г. .	19,1 „ „		

Какъ видно, издержки эти весьма значительны; онѣ нѣсколько уменьшились въ первой половинѣ 90-хъ годовъ, но съ 1896 года опять быстро возрастаютъ и въ послѣднемъ отчетномъ году превысили 40 мил. рублей. Отбросивши эти суммы, мы получимъ значительно меньшее преобладаніе расходовъ надъ доходами, а для ряда послѣднихъ лѣтъ, даже не считая упомянутаго кассоваго перечисленія 35,3 мил. рублей въ 1896 году, довольно крупный чистый доходъ казны отъ желѣзнодорожныхъ операцій. Тогда цифры убытковъ и прибыли казначейства для 1887—89 г.г. будутъ:

---

[1]) Взято изъ того же источника.

1887 г. . . .	28,5	мил. руб.	*убытка*
1888 г. . . .	12,7	„ „	„
1889 г. . . .	4,8	„ „	„
1890 г. . . .	25,2	„ „	„
1891 г. . . .	14,6	„ „	„
1892 г. . . .	23,8	„ „	„
1893 г. . . .	22,9	„ „	„
1894 г. . . .	61,1	„ „	„
1895 г. . . .	17,3	„ „	„
1896 г. . . .	20,0	„ „	*прибыли*
1897 г. . . .	12,2	„ „	„
1898 г. . . .	57,8	„ „	„
1899 г. . . .	33,8	„ „	„

Съ 1896 года начинается рядъ доходныхъ годовъ, но въ общемъ, если взять всѣ 13 лѣтъ, оказывается, что за это время государство доплатило къ получаемымъ отъ желѣзныхъ дорогъ доходамъ 87 мил. рублей; объясняется это значительными издержками правительства по гарантіи частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ концѣ 80-хъ годовъ и первые годы истекшаго десятилѣтія.

Всѣ разсмотрѣнныя статистическія данныя позволяютъ сдѣлать слѣдующій выводъ: хотя до самаго послѣдняго времени русскія желѣзныя дороги приносили одни убытки, но дѣла ихъ съ каждымъ годомъ становятся лучше, движеніе развивается, ростъ валового дохода обгоняетъ ростъ расходовъ, и чистый доходъ увеличивается. Въ послѣдніе годы страна уже перестаетъ доплачивать по желѣзнодорожнымъ долгамъ, желѣзныя дороги начинаютъ сами покрывать свои расходы и погашать капиталы, затраченные на ихъ сооруженіе. Желѣзнодорожныя предпріятія становятся доходными статьями, что даетъ возможность понижать тарифы и тѣмъ способствовать дальнѣйшему развитію обмѣна товаровъ и передвиженія людей. Но тѣ же статистическія данныя должны воздерживать отъ слишкомъ быстрыхъ пониженій тарифовъ. Нельзя забывать, что, собственно говоря, въ одномъ 1898 году, желѣзнодорожная сѣть дала чистую прибыль, и потому всякое пониженіе дохода можетъ опять вернуть время убытковъ. Необходимо предвидѣть, что увеличеніе перевозокъ, которыми сопровождается всякое пониженіе тарифовъ, при недостаточности нашего подвижного состава создастъ новыя затрудненія и вызоветъ новые расходы. Наконецъ, если рельсовая сѣть и даетъ извѣстный плюсъ, то послѣдній раньше всего долженъ быть затраченъ на удовлетворе-

ніе нѣкоторыхъ требованій справедливости по отношенію къ тѣмъ глухимъ районамъ страны, которые въ настоящее время лишены усовершенствованныхъ путей и этимъ поставлены въ крайне невыгодныя условія сравнительно со своими болѣе счастливыми сосѣдями.

Какую же роль въ финансахъ желѣзныхъ дорогъ играетъ товарное движеніе?

Весь доходъ сѣти, за исключеніемъ небольшихъ суммъ дополнительныхъ и случайныхъ сборовъ, получается отъ перевозки пассажировъ и грузовъ. Постепенный ростъ этихъ двухъ источниковъ дохода, начиная съ 1865 года, виденъ изъ слѣдующей таблицы [1]):

Годы	Отъ перевозки пассажировъ	Отъ перевозки грузовъ	Отъ перевозки пассажировъ	Отъ перевозки грузовъ
	милліоновъ рублей		%	%
1865—69	12,3	24,6	29,7	56,5
1870—75	28,1	61,0	28,0	60,4
1876—80	44,1	141,1	23,0	72,7
1881—85	44,3	160,4	19,9	72,2
1886—90	46,4	195,6	17,5	73,6
1891—95	54,7	247,5	16,2	73,4
1896—99	72,8	336,8	16,0	74,1

Доходъ отъ перевозки грузовъ значительно больше, нежели отъ пассажирскаго движенія, и различіе между ними все болѣе увеличивается съ теченіемъ времени, такъ какъ первая статья дохода растетъ несравненно быстрѣе второй. За 30 лѣтъ доходъ отъ пассажирскаго движенія увеличился въ 6 разъ, а доходъ отъ перевозки грузовъ почти въ 14 разъ. Вслѣдствіе этого процентное отношеніе перваго ко всему валовому доходу сократилось съ 29,7 до 16%, а второго увеличилось съ 56,5 до 74% его [2]). Такое сокращеніе дохода отъ перевозки пассажировъ, сравнительно съ доходомъ отъ перевозки грузовъ, фактъ общеизвѣстный, наблюдавшійся во всѣхъ государствахъ [3]). Вездѣ въ первое время существо-

[1]) См. табл. № 58 въ приложеніи.

[2]) См. діаграмму № 35 въ приложеніи.

[3]) Данныя для Англіи, Франціи, Пруссіи и Бельгіи собраны у проф. Чупрова (Желѣзнодорожное хозяйство, II, стр. 22—29). Тамъ же указанное явленіе отмѣчено для русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1865—73 гг.

ванія желѣзныхъ дорогъ главную часть дохода давало пассажирское движеніе. Населеніе быстро оцѣниваетъ значеніе желѣзныхъ дорогъ, и онѣ сразу же привлекаютъ къ себѣ пассажировъ, количество которыхъ затѣмъ измѣняется лишь въ связи съ болѣе или менѣе крупными перемѣнами въ общественныхъ отношеніяхъ или въ зависимости отъ измѣненія тарифовъ [1]). Не то съ товарами. Привычные пути оставляются здѣсь не сразу, для этого нужно перемѣнить привычки и условія обмѣна. Поэтому проходитъ довольно продолжительный періодъ времени, пока товарное движеніе приспособится къ новымъ условіямъ. Но такое приспособленіе рано или поздно происходитъ, дорога создаетъ въ районѣ своего вліянія новыя отрасли производства и поощряетъ обмѣнъ уже имѣющихся продуктовъ; вслѣдствіе этого мало по малу движеніе пассажировъ и доходъ отъ него отодвигаются назадъ быстро развивающейся перевозкой грузовъ [2]).

Въ частности перевозка товаровъ малой скорости давала желѣзнымъ дорогамъ слѣдующій валовой доходъ [3]).

1880 г.	. 120,7	мил.	руб.	или	62,5%	всего	валового дохода.
1881—85 г.г.	. . 147,2	„	„	„	67,1%	„	„ „
1886—90 г.г.	. . 178,5	„	„	„	67,2%	„	„ „
1891—95 г.г.	. . 225,6	„	„	„	66,9%	„	„ „
1896—99 г.г.	. . 304,4	„	„	„	66,9%	„	„ „

Такимъ образомъ, главный доходъ сѣти получается отъ перевозки товаровъ малой скорости, среди которыхъ преобладаютъ дешевые массовые грузы, изъ которыхъ одни составляютъ предметы потребленія широкихъ слоевъ населенія (хлѣбъ, керосинъ, дрова, соль), а другіе служатъ нуждамъ промышленности (минеральное топливо, руда, желѣзо, чугунъ, сталь). Подобно тому какъ въ составѣ населенія преобладаютъ бѣднѣйшіе классы, а въ пассажирскомъ движеніи пассажиры III и IV классовъ, такъ и въ товарномъ движеніи главную массу составляютъ дешевые грузы, прямо или косвенно удовлетворяющіе потребностямъ этихъ бѣднѣйшихъ классовъ. Они то и доставляютъ главный доходъ желѣзнымъ дорогамъ.

---

[1]) Такъ, напр., пониженіемъ пассажирскаго тарифа въ 1894 году объясняется рѣзкое увеличеніе дохода отъ перевозки пассажировъ въ послѣдующіе годы.

[2]) Проф. Чупровъ, Желѣзнодорожное хозяйство, II, стр. 28—29.

[3]) См. табл. № 59 и діаграмму № 35 въ приложеніи.

Посмотримъ теперь, какъ измѣнялся съ теченіемъ времени доходъ, получаемый съ одного пуда товаровъ. Это покажетъ, какъ отразилось развитіе желѣзнодорожнаго дѣла на суммѣ, взимаемой въ среднемъ съ каждой перевозимой единицы. Надо, однако, замѣтить, что пользоваться для этого готовыми данными желѣзнодорожной статистики нельзя, такъ какъ она вычисляетъ свои попудныя данныя на основаніи количества грузовъ, не очищеннаго отъ передачъ съ однѣхъ дорогъ на другія; вслѣдствіе такого способа вычисленія данныя ея показываютъ доходъ значительно меньше дѣйствительнаго. Сравненіе этихъ данныхъ за нѣсколько лѣтъ также невозможно, такъ какъ измѣненіе дѣленія сѣти на дороги сильно мѣняло количество двойныхъ и тройныхъ записей однихъ и тѣхъ же грузовъ. Поэтому мы параллельно приводимъ собственныя данныя для 1 пуда товаровъ малой скорости, вычисленныя на основаніи точныхъ количествъ послѣднихъ товаровъ. Въ 1881—99 г.г. съ одного пуда взимались слѣдующія суммы [1]:

Годы	По даннымъ Стат. Сборн. м-ва П. С.	Въ дѣйствительности
	коп ѣ ек ъ	
1881—85	5,5	10.4
1886—90	5,1	9,9
1891—95	5,0	9,9
1896—99	4,8	(1896—98 гг.) 9,7

Такимъ образомъ перевозка каждаго пуда товаровъ малой скорости, не считая дополнительныхъ сборовъ, обходилась публикѣ въ первой половинѣ 80-хъ годовъ 10,4 копѣйки, а въ концѣ 90-хъ годовъ—9,7 копѣекъ, т. е. на 0,7 копѣйки дешевле [2]).

Значеніе этого уменьшенія стоимости перевозки одного пуда усиливается тѣмъ, что за это же время сильно удлинился средній пробѣгъ товаровъ. Вліяніе послѣдняго условія хорошо видно на данныхъ о доходѣ съ пудо-версты грузовъ; послѣдній уменьшался слѣдующимъ образомъ [3]):

---

[1]) См. табл. № 59 въ прилож.

[2]) См. діаграмму № 35 въ прилож.

[3]) См. табл. № 60 въ прилож.

1865—66 г.г. . . .	0,0366	или $^1/_{27}$	копѣйки
1870—71 г.г. . . .	0,0362	„ $^1/_{28}$	„
1874 г.	0,0304	„ $^1/_{33}$	„
1881—85 г.г. . . .	0,0273	„ $^1/_{37}$	„
1886—90 г.г. . . .	0,0248	„ $^1/_{40}$	„
1891—95 г.г. . . .	0,0230	„ $^1/_{43}$	„
1896—99 г.г. . . .	0,0207	„ $^1/_{48}$	„

За тридцать лѣтъ стоимость перевозки одного пуда на одну версту уменьшилась почти вдвое (на 43%) [1]. За ту работу желѣзныхъ дорогъ, которая въ 60-хъ годахъ стоила 1 рубль, теперь грузоотправители платятъ всего 57 копѣекъ. Значеніе этихъ цифръ станетъ понятно изъ слѣдующаго соображенія: если бы не произошло указаннаго удешевленія транспорта, то вмѣсто 337 мил. руб., уплачиваемыхъ страной въ послѣдніе годы за перевозку грузовъ, ей пришлось бы уплачивать по 591 мил. рублей, т. е. доплачивать ежегодно 254 милліона.

Стоимость перевозки одного пуда на одну версту *вмѣстѣ съ дополнительными сборами* для товаровъ малой скорости въ 1871—99 годахъ была слѣдующей [2]):

1871—75 г.г. . . .	0,0339	или $^1/_{29}$	копѣйки
1876—80 г.г. . . .	0,0326	„ $^1/_{31}$	„
1881—85 г.г. . . .	0,0296	„ $^1/_{34}$	„
1886—90 г.г. . . .	0,0270	„ $^1/_{37}$	„
1891—95 г.г. . . .	0,0257	„ $^1/_{39}$	„
1896—99 г.г. . . .	0,0229	„ $^1/_{44}$	„

И эти цифры непрерывно уменьшаются съ каждымъ новымъ пятилѣтіемъ [3]); но если сопоставить ихъ съ приведенными выше данными о доходѣ съ каждой пудо-версты всѣхъ грузовъ безъ дополнительныхъ сборовъ, то оказывается, что послѣдній уменьшается быстрѣе перваго. Очевидно, паденіе общаго пудо-верстнаго дохода задерживается высотой дополнительныхъ сборовъ. Разница между первыми и вторыми цифрами, соотвѣтствующая высотѣ этихъ сборовъ съ пудо-версты, измѣнялась слѣдующимъ образомъ:

1871 и 1874 г.г. . .	0,0021	копѣйки
1881—85 г.г.	0,0023	„

[1]) См. діаграмму № 36 въ прилож.

[2]) См. табл. № 60.

[3]) См. діагр. № 36.

1886—90 г.г.	0,0022	копѣйки
1891—95 г.г.	0,0027	„
1896—99 г.г.	0.0022	„

Какъ видно сборы эти растутъ, а такъ какъ за то же время увеличилась длина пробѣга грузовъ, то для каждаго пуда отправленныхъ грузовъ они возросли еще сильнѣе. Послѣ этого становятся понятными непрерывныя жалобы въ тарифныхъ совѣщаніяхъ на высоту дополнительныхъ сборовъ.

Таковы доходы желѣзныхъ дорогъ отъ товарнаго движенія.

Учесть съ такой же точностью расходы, вызываемые товарнымъ движеніемъ, нѣтъ никакой возможности. Масса затратъ производится сразу по всей дорогѣ, обслуживая и пассажирскую и товарную перевозку, поэтому совершенно не поддается учету часть этихъ затратъ, приходящаяся на каждую изъ нихъ. Здѣсь мы встрѣчаемся съ общимъ вопросомъ о невозможности опредѣленія издержекъ производства каждаго отдѣльнаго продукта въ томъ случаѣ, если результатомъ одного и того же производственнаго процесса является нѣсколько различныхъ продуктовъ. „Лица знакомыя съ промышленностью, говоритъ Курсель-Сенейль, знаютъ, что не существуетъ расхода производства бумажной или льняной нитки, или полосы желѣза. Существуетъ только общій расходъ производства для каждаго предпріятія, да и этотъ послѣдній извѣстенъ далеко не всегда“ [1]). То же приложимо и къ желѣзнымъ дорогамъ. Здѣсь также съ трудомъ удается учесть только общій расходъ той или иной дороги въ данный промежутокъ времени. Распредѣлить же этотъ расходъ на отдѣльные роды перевозочной дѣятельности дорогъ нельзя. Еще возможно учесть расходъ на товарное и пассажирское движеніе по тѣмъ статьямъ, которыя относятся лишь къ одному изъ нихъ, напримѣръ: выгрузка, нагрузка, содержаніе подвижного состава, поѣздныхъ бригадъ и т. п. Но какъ распредѣлить расходы, относящіеся ко всѣмъ родамъ движенія? Какъ, напримѣръ, учесть долю расхода на содержаніе высшаго личнаго состава, на ремонтъ пути, зданій и пр., приходящуюся на товарное и пассажирское движеніе? Не подлежитъ сомнѣнію, что всѣ подобныя распредѣленія расходовъ могутъ быть произведены только условно, что въ результатѣ ихъ можетъ получиться лишь примѣрное опредѣленіе, но отнюдь не точный учетъ расходовъ [2]).

[1]) Цитируемъ по С. Витте „Принципы жел.-дор. тарифовъ“, стр. 106.

[2]) Литература по этому вопросу до 1888 года сведена у проф. Пихно, Желѣзнодорожные тарифы, стр. 51—52. Объ учетѣ расходовъ, приходящихся на пас-

Одинъ изъ такихъ условныхъ разсчетовъ мы приводимъ ниже для того, чтобы хотя нѣсколько намѣтить то направленіе, въ какомъ измѣняются съ теченіемъ времени расходы по товарному движенію, сравнительно съ затратами дорогъ на перевозку пассажировъ. По этому разсчету расходы эксплоатаціи съ платой за капиталъ сооруженія по обоимъ родамъ движенія въ 1881—98 г.г. были слѣдующіе [1]:

	пасс. движ.	товарн. движ.
1881—85 г.г. . .	63,7 мил. руб.	201,8 мил. руб.
1886—90 г.г. . .	69,8 „ „	221,3 „ „
1891—95 г.г. . .	82,8 „ „	255,7 „ „
1896—98 г.г. . .	102,0 „ „	313,5 „ „

Какъ видно, расходы эксплоатаціи и плата за капиталъ сооруженія по товарному движенію въ три раза больше расходовъ, приходящихся на долю пассажирскаго движенія. Съ теченіемъ времени абсолютно, какъ тѣ, такъ и другіе растутъ [2]).

Но относительно, на пассажиро- и пудо-версту, за пятнадцать разсматриваемыхъ лѣтъ, расходы значительно сократились. Это видно изъ слѣдующихъ данныхъ [3]):

	на пасс.-версту въ коп.	на пудо-версту въ коп.
1881—85 г.г. . .	1,51	0,0349 или $^1/_{29}$
1886—90 г.г. . .	1,48	0,0284 „ $^1/_{35}$

сажирское и товарное движеніе у насъ писали: С. Витте. Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, стр. 106–112; г. Ершовъ. Стоимость перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, Журналъ м-ва П. С., 1892, IV—V; инж. Карышевъ. Опытъ примѣненія новыхъ пріемовъ для оцѣнки полезной дѣятельности русскихъ желѣзныхъ дорогъ, Желѣзнодорожное Дѣло, 1895; онъ же. Идеальный тарифъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, Жел. Дѣло, 1896. О томъ же говорится въ оффиціальномъ изданіи м-ва П. С. „Результаты эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ и стоимость перевозокъ по этимъ дорогамъ“, Спб., 1896, гдѣ приведенъ обзоръ способовъ опредѣленія стоимости желѣзнодорожныхъ перевозокъ, предложенныхъ Garke, Barichar'омъ, Baum'омъ, Baumeister'омъ, Telkampf'омъ, Nördling'омъ, Бліохомъ, Горчаковымъ и др., въ томъ числѣ и „Совѣщаніемъ по вопросу о стоимости перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ“, образованнымъ при деп-тѣ желѣзныхъ дорогъ м-ва П. С. изъ представителей этого м-ва и частныхъ дорогъ въ 1896 году. Совѣщаніе это опредѣляетъ отношеніе стоимости перевозки 1 пассажира на 1 версту къ расходамъ на 1 пудо-версту для 1892—94 гг., какъ 1,36 : $^1/_{41}$, т. е. приравниваетъ одного пассажира 55,76 пудамъ грузовъ.

[1]) См. табл. № 61 въ приложеніи.

[2]) См. діаграмму № 37 въ прилож.

[3]) См. ту же таблицу и діаграмму № 38 въ приложеніи.

	на пасс.-версту въ коп.	на пудо-версту въ коп.
1891—95 г.г. . .	1,31	0,0245 „ $^1/_{41}$
1896—99 г.г. . .	1,05	0,0200 „ $^1/_{50}$

Расходы на 1 пассажиро-версту сократились всего на 34%, тогда какъ издержки на 1 пудо-версту за то же время уменьшились на 50%, т. е. вдвое. Болѣе значительное удешевленіе перевозки товаровъ объясняется быстрымъ ростомъ товарнаго движенія, благодаря которому расходы раскладываются на все большее количество перевозимыхъ грузовъ.

Вслѣдствіе этого постепенно измѣняется отношеніе между расходами на пассажирское и товарное движеніе. Съ теченіемъ времени пассажира по расходамъ на его перевозку приходится приравнивать все большему количеству грузовъ. Въ 1881—99 г.г. одна пассажиро-верста равнялась слѣдующему числу пудо-верстъ [1]:

въ 1881—82 г.г. . .	40	въ 1891—92 г.г. . .	53
„ 1883—84 г.г. . .	45	„ 1893—94 г.г. . .	56
„ 1885—86 г.г. . .	46	„ 1895—96 г.г. . .	48,5
„ 1887—88 г.г. . .	55	„ 1897—98 г.г. . .	53
„ 1889—90 г.г. . .	53	„ 1899 г.	56

Въ 1881—82 г.г., какъ видно изъ этихъ цифръ, она равнялась 40 пудо-верстамъ, а въ 1899 году 56, т. е. на 16 пудо-верстъ больше. Въ промежуточное время между этими двумя крайними моментами отношеніе пассажиро-версты къ пудо-верстѣ колебалось то въ ту, то въ другую сторону, уменьшаясь въ неблагопріятные годы, когда товарное движеніе сильно сокращалось и увеличиваясь въ годы, усиленной товарной дѣятельности дорогъ, напр., въ 1887—88 г.г. и 1893—94 г.г. Введеніе пониженнаго пассажирскаго тарифа въ 1894 году, увеличившее пассажирское движеніе, также отразилось на отношеніи между расходами на тотъ и другой родъ перевозки: въ 1895—96 г.г. оно упало съ 1:56 до 1:48,5, не смотря на то, что товарное движеніе въ эти два года продолжало быстро развиваться [2]).

---

[1]) См. табл. № 61.

[2]) Нельзя, поэтому, заранѣе считать противорѣчивыми отношеніе 1 : 30, принятое гг. Бліохомъ и Чупровымъ для 70-хъ годовъ и 1 : 55,75, вычисленное упомянутымъ выше совѣщаніемъ для 90-хъ годовъ. Точно также не правъ проф. Пихно, à priori признающій противорѣчіемъ то, что „одни считаютъ пассажира равнымъ $^1/_2$ тоннѣ (30 пуд.) товара (Бліохъ, Чупровъ), другіе—тоннѣ (французская

Большой интересъ представляетъ приблизительный учетъ расхода на пудо-версту, непосредственно зависящаго отъ размѣровъ движенія, такъ какъ онъ показываетъ стоимость для самихъ желѣзныхъ дорогъ обратныхъ, наростающихъ и т. п. перевозокъ, а, слѣдовательно, и тотъ крайній предѣлъ, до котораго желѣзныя дороги могутъ безубыточно понижать тарифы для такихъ перевозокъ. Въ 1892—97 г.г. стоимость эта выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ [1]):

въ 1892 г. . .	0,0069 или $^1/_{145}$ к.	въ 1895 г. . .	0,0065 или $^1/_{153}$ к.
„ 1893 г. . .	0,0067 „ $^1/_{150}$ „	„ 1896 г. . .	0,0062 „ $^1/_{161}$ „
„ 1894 г. . .	0,0065 „ $^1/_{153}$ „	„ 1897 г. . .	0,0065 „ $^1/_{157}$ „

Въ общемъ она колеблется между $^1/_{150}$ и $^1/_{160}$ копѣйки на пудо-версту, что составляетъ приблизительно $^1/_3$ общей стоимости перевозокъ.

Общіе финансовые результаты товарнаго движенія для 1881—98 г.г. видны изъ таблицы № 62 въ приложеніи, гдѣ сопоставлены валовой доходъ отъ движенія съ дополнительными сборами и расходы эксплоатаціи съ платой за капиталъ сооруженія. Въ итогѣ этого сопоставленія получаются слѣдующія цифры убытка и чистаго дохода:

	убытокъ (—) или прибыль (+)		
1881 г. . . .	— 44,0	мил. руб.	
1882 г. . . .	— 36,4	„ „	
1883 г. . . .	— 23,0	„ „	— 29,9 мил. руб.
1884 г. . . .	— 24,3	„ „	
1885 г. . . .	— 21,9	„ „	
1886 г. . . .	— 32,2	„ „	
1887 г. . . .	— 9,9	„ „	
1888 г. . . .	+ 1,2	„ „	— 9,6 мил. руб.
1889 г. . . .	— 5,9	„ „	
1890 г. . . .	— 0,8	„ „	

формула, Baumeister, Nördling), третіе $1^1/_2$ тоннѣ и выше (Todt, журналъ „Stahl und Eisen“). См. Желѣзнодорожные тарифы, стр. 54. Такъ какъ изслѣдователи, цитируемые Пихно, дѣлаютъ свои подсчеты для различныхъ странъ и періодовъ времени при неодинаковомъ отношеніи пассажирскаго движенія къ товарному, то несовпаденіе ихъ конечныхъ выводовъ еще ничего не говоритъ о противорѣчіи ихъ другъ другу.

[1]) Взято изъ „Статистическаго обзора“, изданнаго къ послѣдней парижской выставкѣ, стр. 91.

	убытокъ (—) или прибыль (+)			
1891 г. . . .	— 0,4	„	„	
1892 г. . .	— 4,6	„	„	
1893 г. . .	+ 12,9	„	„	+ 13,1 мил. руб.
1894 г. . . .	+ 25,3	„	„	
1895 г. . . .	+ 32,1	„	„	
1896 г. . . .	+ 40,4	„	„	
1897 г. . . .	+ 40,2	„	„	+ 43,8 мил. руб.
1898 г. . . .	+ 50,9	„	„	

До начала 90-хъ г.г., какъ видно изъ этихъ цифръ, товарное движеніе, за исключеніемъ необыкновенно благопріятнаго 1888 года, давало убытокъ; но размѣръ послѣдняго постепенно сокращался, а съ 1893 года онъ смѣнился доходомъ, который быстро возрастаетъ въ послѣдніе годы истекшаго десятилѣтія [1]). Крупнымъ чистымъ доходомъ отъ товарнаго движенія объясняется появленіе превышенія доходовъ надъ расходами по всей рельсовой сѣти, такъ какъ пассажирское движеніе непрерывно даетъ одни убытки, возрастающіе съ теченіемъ времени [2]).

Для болѣе полной характеристики финансоваго положенія нашей желѣзнодорожной сѣти, мы сопоставимъ ее съ желѣзными дорогами главнѣйшихъ иностранныхъ государствъ. А чтобы показать какъ развивалось желѣзнодорожное хозяйство въ Россіи и за границей, мы рядомъ съ данными за 1898—99 г.г. [3]) приведемъ сравнительныя данныя за 1874 годъ, заимствуя послѣднія у г. Бліоха [4]).

Капиталъ сооруженія рельсовой сѣти въ Европейской Россіи и пяти главнѣйшихъ иностранныхъ государствахъ въ 1874 и 1898 г.г. составлялъ слѣдующія суммы:

---

[1]) См. діаграмму № 39 въ приложеніи.

[2]) Въ 1881—85 гг. убытокъ отъ пасс. движ. составлялъ 13,2 мил. руб., въ 1886—90 гг.—15,8 мил. руб. въ 1891—95 гг.—18,3 мил. руб. и въ 1896—98 гг.—18,7 мил. руб. См. „Статистическій Обзоръ“, стр. 92, и Стат. Сборн. м-ва П С., вып. 65.

[3]) Взяты изъ Стат. Сборн. м-ва П. С., вып. 65.

[4]) Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое благосостояніе Россіи, т. I стр. 79—89.

Годы	Капиталъ сооруженія		То же на 1 версту пути	
	1874 г.	1898 г.	1874 г.	1898 г.
	милліоновъ рублей		тысячъ рублей	
Европ. Россія . . .	1243	4082	80,1	110,3
Австро-Венгрія	1600	3379	105,3	107,0
Германія	2216	5689	95,2	127,8
Франція [1])	2114	6070	133,0	172,4
Великобританія . . .	4269	10732	173,0	328,4
Сѣв. Ам. Соед. Штаты .	5516	21733	51,6	78,0

Въ 1874 году Россія занимала послѣднее мѣсто въ ряду разсматриваемыхъ государствъ по размѣрамъ капитала, затраченнаго на постройку желѣзныхъ дорогъ. Но въ настоящее время она уже перегнала въ этомъ отношеніи Австро-Венгрію и приближается къ Германіи и Франціи, хотя очень далека отъ Англіи и Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки. Уступая иностраннымъ дорогамъ въ общей стоимости, русскія дороги стоятъ позади ихъ и по затратамъ капитала на 1 версту пути; это послѣднее обстоятельство объясняется, съ одной стороны дороговизной отчуждаемыхъ земель въ Западной Европѣ, а съ другой—высшей конструкціей и лучшимъ оборудованіемъ заграничныхъ дорогъ.

Если иностранныя дороги стоятъ дороже русскихъ, то и обороты ихъ значительно больше, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

Названіе данныхъ	Годы	Европейск. Россія	Австро-Венгрія	Германія	Франція	Великобританія	С.-Америк. Соединен. Штаты
Валовой доходъ въ мил. руб.	1874	140,0	132,0	289,0	212,0	398,0	770,0
	1899	496,0	337,2	898,8	533,0	961,8	2561,5
Расходы эксплоатаціи въ мил. руб	1874	87,0	70,0	184,0	96,0	221,0	449,0
	1899	305,8	204,1	543,5	273,5	568,5	1671,1
Чистая выручка эксплоатаціи въ мил. руб.	1874	52,0	62,0	104,0	115,0	177,0	270,0
	1899	190,2	133,1	355,3	259,5	393,3	890,4

[1]) Для Франціи вмѣсто 1874 года взятъ 1869-й.

Названіе данныхъ		Годы	Европейск. Россія	Австро-Венгрія	Германія	Франція	Великобританія	С.-Америк. Соединен. Штаты
На 1 версту пути въ тыс. рублей	Валовой доходъ	1874	9,0	8,7	12,4	13,3	16,1	7,2
		1899	13,0	10,5	20,0	15,1	29,4	9,1
	Расходы эксплоатаціи	1874	5,6	4,6	7,9	6,0	8,9	4,7
		1899	8,0	6,4	12 1	7.7	17.4	5,9
	Чистая выручка эксплоатаціи	1874	3,4	4,1	4,5	7,3	7,2	2,5
		1899	5.0	4.1	7,9	7,4	12.0	3,2
%-ное отнош. расхода экспл. къ валовому доходу		1874	63	53	64	45	56	58
		1898–99	61	59	60	51	58,5	65,5
%-ное отношеніе чистой выручки эксп. къ капиталу сооруженія		1874	4,2	3,9	4.7	5,5	4,1	4,9
		1898–99	4,6	4,0	6,05	4,15	3,6	3,95

По абсолютнымъ размѣрамъ дохода, расходовъ и чистой выручки эксплоатаціи русскія дороги занимаютъ одно изъ самыхъ послѣднихъ мѣстъ, превосходя въ этомъ отношеніи лишь Австро-Венгрію, рельсовая сѣть которой въ финансовомъ отношеніи стоитъ весьма низко. Впрочемъ, различіе между Европейской Россіей и иностранными государствами за 25 лѣтъ стало значительно меньше, вслѣдствіе очень быстраго развитія русскаго желѣзнодорожнаго дѣла въ теченіе послѣдней четверти истекшаго столѣтія.

По относительнымъ поверстнымъ даннымъ русскія дороги занимаютъ въ оба періода времени среднее мѣсто, уступая очень интенсивно работающимъ англійскимъ, французскимъ и германскимъ дорогамъ, но превосходя въ этомъ отношеніи дороги австрійскія и американскія.

Такое же среднее мѣсто занимаетъ Россія по отношенію расходовъ эксплоатаціи къ валовому доходу и по общей доходности сѣти.

Что касается *товарнаго* движенія, то финансовые результаты этой стороны перевозочной дѣятельности русской сѣти слѣдующимъ образомъ вырисовываются на фонѣ иностранныхъ государствъ (данныя относятся къ 1898—99 годамъ):

	Названіе данныхъ	Европ. Россія	Австро-Венгрія	Германія	Франція	Великобританія	Сѣв. Ам. Соед. Штаты
1.	Валовой доходъ въ мил. рублей	397,1	243.1	614,4	302,0	523,2	1844,3
2.	Расходы эксплоатаціи въ мил. руб.	227,1	111,2	273,2	131,3	257,5	1107,9
3.	Плата за капиталъ сооруженія въ мил. руб. .	117,7	99,6	159,1	147,9	214,0	641,1
4.	Общая стоимость (2+3) въ мил. руб. . . .	344,8	210,8	432,3	279,2	471,5	1749,0
5.	Чистая прибыль (1—4) въ мил. руб.	+ 52,3	+ 32,3	+ 182,1	+ 22,8	+ 51,7	+ 95,3
	На 1 пудо-версту въ копѣйкахъ						
6.	Валовой доходъ	1/45	1/36	1/32	1/29	1/68	1/63
7.	Расходы эксплоатаціи	1/79	1/79	1/73	1/68	1/119	1/104
8.	Плата за капиталъ сооруженія . .	1/148	1/68	1/125	1/60	1/143	1/181
9.	Общая стоимость (7+8)	1/62	1/41	1/46	1/32	1/65	1/66
10.	Чистая прибыль (6—9)	+ 1/334	+ 1/295	+ 1/105	+ 1/309	+ 1/639	+ 1/1386

По финансовымъ результатамъ товарнаго движенія Россія занимаетъ нѣсколько лучшее мѣсто въ ряду иностранныхъ государствъ, нежели по общимъ оборотамъ всей сѣти; такъ напримѣръ, размѣры чистой прибыли ея дорогъ уступаютъ лишь прибыли германской и американской сѣти.

Если же сравнить данныя, относящіяся къ пудо-верстамъ, то оказывается, что самый низкій валовой доходъ взимается въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ, затѣмъ идетъ Англія, третье мѣсто занимаетъ Европ. Россія; напротивъ того, Франція, Германія и Австро-Венгрія стоятъ въ этомъ отношеніи далеко позади ея. Само собой разумѣется, что на основаніи голыхъ среднихъ цифръ трудно дѣлать какой-либо выводъ; для этого надо разсмотрѣть составъ грузовъ въ каждой странѣ, необходимо посмотрѣть, преобладаютъ-ли въ ней высокоцѣнные товары, провозимые по высокимъ тарифамъ, или дешевые массовые грузы, тарифныя ставки для которыхъ крайне низки. Но, во всякомъ случаѣ, принимая во вниманіе, что въ Россіи грузы проходятъ огромныя разстоянія и на этихъ разстояніяхъ тарифы всегда ниже, нельзя не признать валового пудо-верстнаго дохода, взимаемаго нашими дорогами, сравнительно очень высокимъ. Это, впрочемъ, объясняется большими расходами эксплоатаціи на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ сравнительно съ другими государствами. Поэтому, не смотря на высокій валовой доходъ, размѣръ чистой прибыли, получаемой русской сѣтью съ 1 пудо-версты, весьма не великъ.

ТАБЛИЦА № 1.

Движеніе грузовъ и длина желѣзнодорожной сѣти съ 1865 по 1898 годъ *).

ГОДА	Средняя эксплоатаціонная длина сѣти въ верстахъ	Количество грузовъ въ милл. пудовъ	Пробѣгъ грузовъ въ милл. пудо-верстъ	Пробѣгъ грузовъ на 1 версту въ тыс. п.-верстъ	Общій сборъ хлѣбовъ въ милл. *четв.*	Чистый сборъ 4-хъ хлѣбовъ въ 50 губ. Европ. Россіи въ мил. пудовъ.
1865	3371	150	32700	9400	—	—
1866	3809	263	49300	12900	—	—
1867	4375	356	72900	16600	—	—
1868	5205	440	89000	17300	—	—
1869	6649	677	120600	18100	—	—
1870	8638	712	137500	15900	280	—
1871	10980	804	170200	15500	217	—
1872	12974	861	174300	13400	240	—
1873	14105	1135	247300	17100	240	—
1874	15506	1379	289300	18800	270	—
1875	17291	1405	294300	16600	206	—
1876	17671	1525	300407	17000	237	—
1877	18970	1594	397595	21000	269	—
1878	19672	1817	446554	22700	280	—
1879	19961	2148	478044	22400	242	—
1880	21126	2155	457431	19400	229	—
1881	21231	2562	496151	23368	—	—

*) Желѣзнодорожныя данныя до 1875 года включительно взяты у И. С. Бліоха „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи", 1878 г., т. I, стр. 79 и 83. Съ 1876 года данныя заимствованы изъ Стат. Сборн. М-ва П. С. за соотвѣтствующіе года.

Данныя о сборѣ хлѣбовъ обнимаютъ 50 губ. Евр. Россіи. Взяты у М. Туганъ-Барановскаго, Русская фабрика въ прошломъ и настоящемъ, Спб 1898, стр. 307. Данныя эти не продолжены до 1898 года потому, что съ 1895 года нѣтъ данныхъ въ четвертяхъ, а есть лишь данныя Центр. Стат. Комитета, выраженныя въ пудахъ; послѣднія и приведены параллельно для 1883—1898 гг. Они обнимаютъ чистый сборъ четырехъ главныхъ хлѣбовъ. См. табл. № 8 въ приложеніи.

ГОДА	Средняя эксплоатаціонная длина сѣти въ верстахъ	Количество грузовъ въ мил. пудовъ	Пробѣгъ грузовъ въ милл. пудо-верстъ	Пробѣгъ грузовъ на 1 версту въ тыс. п.-верстъ	Общій сборъ хлѣбовъ въ милл. *четв.*	Чистый сборъ 4-хъ хлѣбовъ въ 50 губ. Европ. Россіи въ мил. пудовъ.
1882	21321	2754	549303	25764	—	—
1883	21901	3045	619333	28280	276	1428,0
1884	22477	3021	625686	27813	293	1604,4
1885	23505	3152	642679	27307	247	1336,5
1886	24265	3177	622085	25605	289	1475,8
1887	24750	3645	747619	30170	330	1900,7
1888	25574	3980	853490	33332	334	1755,8
1889	26314	4185	873637	33202	261	1219,4
1890	26679	4179	854036	32012	293	1512,1
1891	27305	4310	915031	33512	229	1088,9
1892	27444	4485	953106	34729	266	1414,0
1893	27867	4846	1030329	36973	378	2182,2
1894	30405	5422	1193559	39255	380	2287,7
1895	31728	5589	1291739	41051	—	1995 2
1896	33423	6145	1429739	43077	—	1967,4
1897	34881	6819	1576140	46060	—	1530,8
1898	36611	7326	1717861	47535	—	1877,0

ТАБЛИЦА № 2.

Составъ товаровъ малой скорости, перевезенныхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1895, 96 и 97 годахъ.

(Сост. на осн. Сводной статист. перевозокъ по рус. жел. дор. Деп. Жел.-дор. Дѣлъ).

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895—97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ.			
	А. Сельское хозяйство.				
	I. Земледѣліе.				
	а) Хлѣба.				
1	Пшеница и полба	183100	194329	174773	
2	Рожь	94347	78847	65886	
3	Овесъ	103249	108945	82663	
4	Ячмень	51792	40631	40564	
5	Гречиха	3499	3613	3201	
6	Просо	2977	2725	2217	
7	Кукуруза	23935	12087	19586	
8	Горохъ, фасоль и бобы	12478	13834	9707	
	Итого а) .	475377	455011	398597	442995
	б) Сѣмена.				
9	Конопляныя, льняныя, подсолнечн. и рапсовыя	40795	43135	33738	
10	Кормовыхъ травъ	2102	2135	2784	
11	Остальныя	4076	4374	2760	
	Итого б) .	46973	49944	39272	45400
	в) Кормовыя травы.				
12	Сѣно и солома	10917	13845	17200	13987
	г) Промышленныя растенія.				
13	Пенька	5549	5912	5075	
14	Ленъ	15518	14825	14117	

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895—97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
15	Хлопокъ	15088	16702	18903	
16	Свекловица	22992	23282	30119	
17	Картофель	10508	11782	12973	
18	Хмѣль	265	280	349	
19	Табакъ	7012	6851	6978	
	Итого г).	76942	79634	88814	81797
	д) Огородничество и плодоводство.				
20	Овощи (арбузы дыни, капуста, лукъ, огурцы)	8244	9550	10037	
21	Яблоки свѣжія	6509	2401	2658	
22	Фрукты сушеные и соленые . .	1474	1211	1226	
23	Виноградъ	41	32	5	
24	Прочіе фрукты	378	348	387	
	Итого д) .	16646	13542	14333	14840
	Итого продуктовъ земледѣлія	626855	611976	558216	599019
	II. Лѣсоводство.				
25	Дрова	141764	142212	154011	
26	Лѣсные строительн. матеріалы.	172222	181386	195483	
27	Дерево подѣлочное	10271	13232	14556	
28	Шпалы	16144	18451	21321	
29	Кора древесная	3161	2825	2908	
30	Прочіе лѣсные товары	1094	1247	1124	
	Итого продуктовъ лѣсоводства	344656	359353	389403	364471

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895—97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
	III. Скотоводство (кромѣ поштучныхъ грузовъ [1]).				
31	Мясо	6357	6497	7531	
32	Молочные продукты	1693	1611	1581	
33	Кожи невыдѣланныя	3969	4521	4654	
34	Овчины и козьи шкурки невыдѣланныя	1920	1954	2053	
35	Шерсть	8138	8265	8385	
36	Щетина и волосъ	778	821	815	
37	Кость сырая	2762	2039	2079	
	Итого продуктовъ скотоводства	25217	25708	27598	26174
	IV. Птицеводство.				
38	Птица живая	3293	3128	3342	
39	Птица битая	705	831	975	Для №№ 39 и 40 среднее за 1895—6 гг.
40	Яйца и яичные желтки . . .	6583	7055	—	
41	Перо и пухъ	246	289	—	
	Итого продуктовъ птицеводства	10827	11303	[11500] [2]	11065
	V. Рыболовство.				
42	Рыба	24814	22747	21477	23013

[1]) Поштучно скота было перевезено:

	1895 г.	1896 г.	1897 г.
	тысячъ штукъ		
Крупнаго рогатаго скота	748	754	—
Лошадей	109	113	144
Барановъ и овецъ	96	101	99
Свиней	623	648	699
Прочихъ животныхъ	127	137	142
Итого	1703	1753	—

[2]) Выводимъ для подсчета итогъ предположительно.

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895—97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
	VI. Шелководство.				
43	Шелкъ	138	107	179	141
	Итого продуктовъ сельск. хозяйства (А).	1032507	1031194	1008373	1023883
	Б. Фабрично-заводская и ремесленная промышленность.				
	I. Обработка волокнистыхъ веществъ.				
44	Пряжа и нитки	9361	8915	9694	
45	Манафактурный товаръ (ткани)	30538	30225	32145	
46	Мѣшки и веретье	6252	6403	6038	
47	Канаты и веревки	2345	2377	2416	
48	Войлокъ и войлочныя издѣлія.	607	675	751	
49	Вата	646	675	733	
50	Брезенты	115	133	136	
	Итого I. . .	59864	49403	51913	53727
	II. Производство питательныхъ продуктовъ.				
	а) Мукомольное и крупяное производство.				
51	Мука пшеничная	79481	81688	76488	
52	„ ржаная	47991	47264	40141	
53	„ гречневая	272	305	307	
54	„ остальная	2458	3388	2870	
55	Крупа гречневая	9548	9807	8732	
56	„ пшенная	13008	13415	13303	
57	„ остальная	1157	1330	1594	
58	Тарица	134	149	162	
59	Отруби	24288	27868	25549	
	Итого а) .	178337	185204	169146	177563

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895—97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
	б) Свеклосахарное производство.				
60	Сахаръ песокъ	25090	32330	30277	
61	„ рафинадъ	21793	21606	22259	
62	Меласъ и патока	1833	1670	1765	
63	Прочіе сахарные остатки . . .	1080	1134	1328	
	Итого б) .	49796	56740	55629	54055
	в) Винокуреніе, винодѣліе и пивоваренie.				
64	Спиртъ винный	9246	9951	10574	
65	Вино виноградное	5667	5895	6251	
66	Пиво, портеръ, эль, брага и пр.	5760	6639	7005	
67	Водки, ликеры и наливки . . .	5392	5588	—	Для № 67 среднее за 1895—6 гг.
68	Барда	56	85	119	
69	Солодъ	1883	2041	1992	
	Итого в) .	28004	30990	[31500] *)	29969
	г) Маслобойное производство.				
70	Масла сѣмянныя и древесныя .	8856	9165	9373	
71	Выжимки	10817	12291	14965	
	Итого г) .	19673	21456	24338	21822
	д) Прочія производства питательныхъ продуктовъ.				
72	Фруктовыя и минеральныя воды	736	742	775	

*) Выводимъ для подсчета итогъ предположительно.

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895–97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
73	Уксусъ	203	221	251	
74	Цикорій	804	719	710	
	Итого д)	1743	1682	1736	1720
	Итого II	277553	296072	282349	285129
	III. Обработка животныхъ продуктовъ.				
75	Кожи выдѣланныя	2598	2558	3014	
76	Кожаныя издѣлія и шорный товаръ	838	812	852	
77	Кость жженая	488	489	501	
78	Мыло	2168	2248	2327	
79	Сало	3237	3165	3464	
80	Свѣчи	1419	1564	1529	
81	Клей	571	572	612	
82	Рыбій жиръ	239	228	273	
83	Издѣлія изъ кости	217	228	163	
	Итого III	11775	11864	12735	12125
	IV. Обработка дерева.				
84	Деревянныя издѣлія и щепной товаръ	6997	7413	7878	
85	Бочарныя издѣлія	4109	4512	4903	
86	Мебель деревянная	1709	2001	1987	
87	Клепка	4516	5786	7333	
88	Мочало и мочальныя издѣлія	3724	3771	3632	
89	Уголь древесный	5037	5544	6531	
90	Смолы	4974	4977	4722	
	Итого IV	31066	34034	36986	34029

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895–97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
	V. Писчебумажное производство.				
91	Бумага и картонъ	7724	8071	8720	
92	Обои	360	426	365	
93	Бумажныя и картонныя издѣлія	963	1128	1118	
94	Таль кровельный	850	964	1028	
	Итого V . .	9897	10589	11231	10572
	VI. Химическая промышленность.				
95	Аптекарскій товаръ, краски и др. химическіе продукты . .	15623	21325	22282	
96	Спички	1544	1700	1782	
97	Взрывчатыя вещества	948	931	612	
98	Землеудобрительные туки . . .	5269	5345	6419	
99	Огарки кислотные	1649	1784	2299	
	Итого VI. .	25033	31085	31394	29171
	VII. Керамическія и стекольное производства.				
100	Стекло и стеклянныя издѣлія .	9587	11343	13319	
101	Гончарныя издѣлія и кирпичъ	41768	54328	74924	
102	Цементъ	13437	17463	22226	
103	Асфальтъ	1332	1370	1478	
104	Алебастръ, гипсъ и известь, мѣлъ и издѣлія изъ нихъ .	33693	37344	43515	
105	Камень въ издѣліяхъ	1612	1698	1734	
106	Фаянсовая и фарфоровая посуда	1968	2098	2325	
107	Бой глиняный	412	632	839	
	Итого VII .	103839	126276	160360	130158

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895—97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
	VIII. Горное дѣло и горнозаводская промышленность.				
108	Руда желѣзная и др.	104008	114330	160532	
109	Каменный уголь и коксъ . . .	399298	445371	511237	
110	Нефть	82658	93000	120800	
111	Соль	66459	65991	68796	
112	Чугунъ, желѣзо, жесть и сталь . . . . . (не въ дѣлѣ.)	64305	76469	95405	
113	Цинкъ . . . . . (не въ дѣлѣ.)	1134	1115	1217	
114	Свинецъ . . . . . (не въ дѣлѣ.)	1061	940	820	
115	Мѣдь . . . . . (не въ дѣлѣ.)	1770	1813	1816	
116	Олово . . . . . (не въ дѣлѣ.)	154	183	159	
117	Графитъ	104	143	190	
118	Камень не въ дѣлѣ	88000	91660	105141	
119	Песокъ, земля и глина	14370	18082	25824	
120	Торфъ	4517	6153	6833	
	Итого VIII .	827838	915250	1098770	947286
	IX. Обработка металловъ и машиностроеніе.				
	Желѣзныя, стальныя и чугунныя издѣлія:				
121	Принадлежности подвиж. состава: Рельсы	18255	22402	21626	
122	Принадлежности подвиж. состава: Рельсовыя скрѣпленія	2663	3301	3306	
123	Принадлежности подвиж. состава: Др. принадлежности под. сост.	2846	3259	4613	
124	Прочія желѣзныя издѣлія: Чугунное литье	3752	4389	5249	
125	Прочія желѣзныя издѣлія: Гвозди, винты и т. п. . .	4431	4660	5140	
126	Прочія желѣзныя издѣлія: Трубы	3193	3786	4656	
127	Прочія желѣзныя издѣлія: Арки, балки и т. п. . . .	2055	2295	3002	
128	Прочія желѣзныя издѣлія: Проволока	848	881	1165	

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	Среднее за 1895—97 гг.
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
129	Прочія желѣзн. изд. — Котлы паровые	679	934	967	
130	Прочія желѣзн. изд. — Проч. жел. издѣлія	6416	7259	7634	
131	Мѣдныя и бронзовыя издѣлія	1261	1390	1434	
132	Свинцовыя и цинковыя издѣлія	309	320	544	
133	Земледѣльческія орудія и машины	4504	4504	4274	
134	Машины, кромѣ земледѣльческихъ	7555	8374	9593	
135	Инструменты, приборы и аппараты	951	1079	1063	
136	Оружіе огнестрѣльное и холодное	169	212	141	
	Итого IX	60118	69545	74407	68023
	X. Обработка нефти.				
137	Керосинъ	85378	89000	89200	
138	Олеонафты	7832	9000	12100	
139	Прочіе продукты изъ нефти	3784	5800	3200	
	Итого X	96994	103800	104500	101765
	XI. Прочія производства.				
140	Крахмалъ	1707	1742	1994	
141	Платье готовое	1225	1314	1334	
142	Галантерейный и игольный товаръ	1620	1740	1705	
143	Табачныя издѣлія	1502	1529	1611	
144	Резина и клеенка	1117	1328	1340	
145	Игрушки	146	155	160	
146	Обувь	652	663	648	
147	Плетенье изъ дерева, проволоки и проч.	456	543	587	
148	Косметическіе товары	366	432	389	

№№	НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1895 г.	1896 г.	1897 г	Среднее за 1895—97 гг
		ТЫСЯЧЪ ПУДОВЪ			
149	Канцелярскія принадлежности	412	412	423	
150	Матрацы, подушки	68	76	79	
151	Щегочный товаръ	85	103	96	
152	Картины	87	69	69	
153	Книжный товаръ	576	346	297	
154	Церковныя вещи	256	247	254	
155	Домашняя кладь	5048	5061	4868	
156	Экипажи и принадлежности къ нимъ	805	930	867	
157	Тряпье	4033	4139	4634	
	Итого XI.	20181	20826	21355	20787
	Итого продуктовъ фабрично зав промышленности (Б)	1524158	1668744	1886000	1692772
	В. Колоніальные товары.				
158	Рисъ	3260	3440	3648	
159	Чай	4479	5073	4516	
160	Кофе	198	220	267	
161	Сушеные и вяленные привозные фрукты	3233	2957	1989	
162	Апельсины и лимоны	844	421	403	
163	Орѣхи, миндаль и фисташки	1410	1529	1509	
164	Прочіе колоніальные товары	4285	4517	4851	
	Итого колоніальныхъ товаровъ (В)	17709	18157	17183	17683
1—164	Всего поименованныхъ товаровъ	2574374	2718095	2911556	2734338
	Общая перевозка товаровъ малой скорости	2607829	2819716	2997300	2808282

ТАБЛИ

Развитіе перевозки 27 главнѣйшихъ товаровъ малой

№№	ТОВАРЫ. / ГОДЫ.	1876	1878	1880	1882	1884	1885
1	Пшеница	46,0	120,1	60,2	118,8	103,4	157,8
2	Мука пшеничная	19,4	64,8	29,4	32,1	38,9	42,9
3	Мука ржаная	25,8		25,2	33,1	28,3	41,6
4	Рожь	63,4	89.6	61,8	57,8	64,8	76,3
5	Овесъ	48,7	67,9	57,3	80,6	87,4	62,9
6	Ячмень	9,1	23,4	13,9	22,0	28,9	23,0
	Итого 6-ть главныхъ хлѣбныхъ грузовъ	212,4	368,5	257,9	339,5	351,6	404,7
7	Кукуруза	4,7	7,5	15,2	18,9	21,0	13,8
8	Крупа всякая и пшено	16 3	14,5	18,4	18,0	20,6	19,3
	Итого хлѣбныхъ грузовъ	233,4	390,5	291,5	376,4	393,2	437,8
9	Пенька и пеньковая пакля	3,1	14,7	6,1	6,2	6,0	5,3
10	Ленъ, кудель и льняная пакля	7,0		10,3	13,3	11,9	11,2
11	Хлопокъ	6,0	8,4	6,4	9,9	8,5	9,5
12	Табакъ	3,6	4,5	4,3	5,5	4,7	4,6
13	Дрова	124,8	192,5	147,9	137 0	147,0	133 5
14	Лѣсные строительные матеріалы	67,8		94,0	106,8	101,5	102,8
15	Мясо	3,0	3,5	4,1	3,5	4.1	3,9
16	Сало	1 7	2,5	2,6	2,2	2,3	2,5
17	Кожи невыдѣланныя и шкуры	1,8	4,2	3,0	2,6	3,2	3,5
18	Шерсть сырая	3,6	4,9	5,2	5.5	5,5	5,7
19	Рыба (и сельди)	12,9	14 9	18,0	19,8	26,0	24,4
20	Чугунъ. желѣзо, жесть и сталь не въ дѣлѣ.	9,9	16,9	30,4	28,9	28,7	26,0
21	Каменный уголь	78,1	102,6	152,8	170,9	193,8	207,1
22	Нефть	5,3 *)	7,5 *)	11,9*)	16,5	20,8	14,7
23	Соль	25,2	28,2	27,5	39,3	48,9	50 7
24	Рельсы	9,9	10,9	13,6	6,2	7,6	8,2
25	Керосинъ	*) см.	*) нефть	*)	16,7	29,4	37,2
26	Сахаръ: песокъ и рафинадъ	18,2	25 1	27,2	30,1	30,7	39 4
27	Спиртъ	6,6	8,5	9,7	9,3	8,9	9.3

*) Составлена на осн. Стат. Сборн. М. П. С. и Сводной Стат. Деп. Жел.-дор. Дѣлъ. Данныя перваго ис

Ц А № 3.

скорости съ 1876 г. по 1898 г. въ милл. пуд. *)

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
81,8	139,3	206,9	147,0	147,7	158,5	112,6	145,7	166 7	183,7	192,4	162 4	176.1
39,3	41,9	45,3	45,0	47,0	46,2	48,5	64,2	72,7	79,1	81,2	76,1	81,8
42,3	36,3	31,8	34,0	32,3	28,3	27,1	38,9	40,2	49,6	49 3	41 6	44,2
64,4	75 6	96,9	69,6	60,3	82,2	60,4	57,9	73,7	95,8	82,8	66,1	92,9
66,7	90,5	10 ,8	94,2	87,2	78,4	62,0	99,3	127.1	104,1	113,0	88,3	85,7
24,2	36,7	54,7	33,2	33,4	35,3	36,2	70,3	83,7	53,6	40,5	40,7	52,6
318,7	420,3	542,4	423 0	07,9	428,9	346,8	476,3	564,1	565,9	559 2	475,2	533,3
24 3	32,1	20,4	21,8	16 0	29,9	27,4	15 7	67,0	23,8	12,0	22,4	40.4
17,0	20,2	19,4	17,3	—	—	—	20,0	22,4	23,7	24 5	23,6	25,3
360,0	472 6	582,2	462,1	—	—	—	512 0	653,5	613,4	595,7	521,2	599,0
3,8	—	6,0	—	5,9	6,3	5,4	4,5	4,8	5,5	5,9	5,1	—
8,8	—	13,8	—	13,4	14,1	14 5	14,3	10,4	15,5	14,8	14,1	15,1
9,7	—	10 0	—	15,2	13,8	16,4	17,3	17,1	15,1	16,7	18,9	—
5,2	—	5,0	—	6,9	7,1	6 8	6,0	6,5	7,0	6,9	7,0	—
131,1	—	139,5	148,6	143,0	129,1	124,4	141,8	145,8	144,7	144,8	155,7	166,4
101,4	—	135,5	154,3	149 2	134 0	144,9	159.5	167,2	188,0	200,9	216,2	256,0
4,2	—	5 8	—	—	—	—	6,0	6,3	6,3	6,5	7,5	—
2,4	—	2,7	—	3 0	3,2	2,9	2,6	2,7	3,2	3,2	3,5	—
3,7	—	4,1	—	3,3	3,8	4,0	4,2	4,2	4,0	4,5	4,7	—
6,9	—	7,2	—	7,2	7,2	7 5	8,8	8,4	8,1	8 3	8,9	—
23,4	—	23 2	—	24,6	23,3	24,2	27,1	24,0	24,8	22,7	21,5	25 4
28,5	—	33,1	—	42,5	41,9	46,0	56,0	62,7	64,3	76,5	95,4	112,1
215,5	—	241,7	289,7	266,9	289,7	319,7	354,7	401.4	394,9	445,2	499,6	569,0
10,0	—	19,5	27,8	34,7	37,4	44,1	59,5	73,0	82,6	97,7	121,8	109,8
53,8	—	55 7	60,0	58,5	63,0	67,6	66,8	64,4	67,1	65,1	68,8	74,5
8,9	—	3,6	—	—	—	—	15 3	18,1	18,3	22,4	21,6	—
43,8	—	67,3	76,8	81,5	84,7	85,0	98,7	90,1	97,0	99,5	103,6	111,6
36,7	—	43 6	—	41,8	44,5	41,9	43,5	49,9	46,9	53,9	52,5	—
10,3	—	11,0	—	9,8	9,6	8 4	9,0	9,6	9,2	10,0	10,6	11,0

точника не совсѣмъ совпадаютъ съ данными второго, а потому между табл. № 2 и этой есть разногласія.

ТАБЛ

Процентныя отношенія отдѣльныхъ грузовъ къ общей

№№	ТОВАРЫ. \ ГОДЫ.	1876	1878	1880	1882	1884	1885
1	Пшеница	5,3	11,0	5,0	8,7	7,1	10 4
2	Мука пшеничная	2 2	5,9	2,3	2,3	2,7	2,8
3	„ ржаная	3,0		2,9	2,4	1,9	2,8
4	Рожь	7,3	8,2	5,1	3 8	4,5	5,1
5	Овесъ	5,6	6,2	4,8	5.9	6,0	4,2
6	Ячмень	1,0	2,1	1,2	1,6	2,0	1,5
	Итого 6-ть главныхъ хлѣбовъ	25,5	33,4	21,5	24,7	24,2	26,8
7	Крупа	—	1,3	1,6	1,3	1,4	1,3
8	Пенька и пеньковая пакля	—	1,4	0,5	0,4	0,4	0,4
9	Ленъ, кудель и льняная пакля	—		0,9	1,0	0,8	0,7
10	Хлопокъ	—	0,8	0,5	0,7	0,6	0,6
11	Табакъ	—	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
12	Дрова	14,6	17.6	12,3	10,0	10,1	8,8
13	Лѣсные строительные матеріалы	7,9		7,8	7,8	6,9	6,9
14	Мясо	—	0,3	0,3	0,2	0.3	0,3
15	Сало	—	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
16	Кожи невыдѣланныя	—	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
17	Шерсть сырая	—	0 5	0,4	0,4	0,4	0,4
18	Рыба (и сельди)	—	1,4	1,5	1,4	1,8	1,6
19	Чугунъ, желѣзо, жесть и сталь	—	0,5	1,1	0,9	0,7	0,5
20	Каменный уголь	9,0	9,4	12,7	12,5	13,3	13,7
21	Нефть	0,6 *)	0,8 *)	1,0 *)	1,2	1,4	1,0
22	Соль	2,9	2,6	2,3	2,9	3,4	3,4
23	Рельсы	— *)	1,0 *)	1 1 *)	0,5	0,5	0,5
24	Керосинъ	см.	нефть		1,2	2,0	2,5
25	Сахаръ рафинадъ и песокъ	—	2 3	2,2	2,2	2,1	2,6
26	Спиртъ	—	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6

*) Сост. на осн. Статистич. Сборн. М. П. С.

Ц А № 4.

товарной перевозкѣ въ 1876—1898 гг. въ $^0/_0{}^0/_0$ *).

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
5,5	8,2	10,7	7 6	7,5	8,1	5,8	6 3	6,3	6,6	6.9	5.4	5.3
2,7	2.5	2,4	2,3	2,4	2,4	2,5	2,9	2.8	3.1	2,9	2,5	2.5
2,9	2,1	1,7	1,8	1,7	1,4	1,4	1,8	1,6	1,9	1.7	1.4	1,3
4,4	4,4	5,0	3,4	3,1	4,2	3,1	2.5	2,8	3.3	2 9	2.2	2.8
4.5	5,3	5,5	4,9	4,4	4,0	3,2	4,5	4 9	4,2	4,0	3,0	2.6
1,6	2,2	2,8	1.7	1,7	1,8	1,9	2,8	3.2	2.0	1,4	1.3	1,6
24.6	24,7	28,1	21,7	20,7	21,9	17,9	20,8	21,6	21,3	19,8	15,8	16,0
1,1	1,1	1,1	0,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,3	—	0,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,6	—	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,6	—	0,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,3	—	0,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.4	—	7,2	7,7	7,3	6,6	6,3	6.5	5,5	5,8	5,1	5,2	4.9
6,9	—	7,0	8,0	7,6	6,9	7,6	7,2	6,4	7,3	7,1	7,2	7,6
0,3	—	0,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,1	—	0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,2	—	0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,5	—	0 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,6	—	1,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,7	—	0,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14,6	—	12,5	15,0	13,6	14,8	16 5	15,9	15,4	15,2	15,8	16,5	17,0
0,7	—	1,0	1,4	1,8	1,9	2.3	2,7	2,8	3,1	3,5	4,1	3,3
3.6	—	2,9	3,1	2,9	3,2	3,5	3,1	2,5	2,6	2,3	2,3	2 2
0,6	—	0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,0	—	3,5	4,0	4,1	4,3	4,4	4,5	3,5	3,8	3,5	3,5	3.5
2,5	—	2,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
0,7	—	0,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Т А Б Л И

Средній пробѣгъ 12-ти главнѣйшихъ

Сост. на осн. Стат.

Т О В А Р Ы	1878	1880	1882	1884
			В Е	
1. Пшеница	420	290	377	470
2. Мука пшеничная	443	403	463	497
3. Рожь	616	514	412	602
4. Мука ржаная	443	347	491	439
5 Овесъ	612	622	706	702
6. Ячмень	559	318	321	421
Итого 6 главныхъ хл. гр.	517	440	481	548
7. Соль	464	539	428	479
8. Нефть	564	687	145	200
9. Керосинъ			722	825
10. Каменный уголь	288	282	298	300
11. Дрова	120	119	126	138
12. Лѣсные строит. матеріалы	155	169	166	170

Ц А № 5.

товаровъ въ 1878—98 годахъ.

Сборн. М-ва П. Сообщ.

1885	1886	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Р	С	Т	Ъ									
403	344	571	361	407	464	565	299	319	336	419	723	792
490	449	442	446	465	497	513	486	596	568	562	565	600
555	582	628	504	616	652	611	510	477	718	797	682	733
477	427	437	417	448	449	523	617	618	631	598	629	606
537	555	796	796	707	702	538	678	822	814	829	759	606
409	276	401	490	384	474	580	379	374	357	429	491	403
473	456	522	513	516	551	559	470	515	553	596	673	670
515	542	539	572	545	555	530	434	473	503	520	506	473
302	550	538	557	471	484	452	480	506	509	488	482	499
832	784	825	867	829	859	837	827	835	839	884	865	879
312	315	312	319	316	310	329	323	341	350	336	377	364
138	137	138	124	117	122	134	142	146	151	152	168	168
183	201	186	187	195	197	199	197	218	240	263	322	338

ТАБЛИЦА № 6, количество пудо-верстъ, дѣлаемыхъ 12 товарами, разсма-
количествъ къ общему колич. п.-вер., дѣлаемыхъ всѣми товарами малой

ТОВАРЫ	1878	1880	1882	1884
	В Ъ	М И Л		
1. Пшеница	51,6	17,5	44,5	48,6
2. Мука пшеничная	10,9	11,9	14,9	19,3
3. Рожь	55,2	31,8	23,3	39,0
4. Мука ржаная	17,2	12,2	16,3	12,4
5. Овесъ	41,6	35,6	57,0	61,4
6. Ячмень	13,1	4,4	7,1	12,2
Итого 6 главныхъ хл. грузовъ	199,5	113,4	163,3	192,8
7. Соль	13,1	14,8	16,9	23,4
8. Нефть	4,7	8,2	2,4	4,1
9. Керосинъ			12,1	24,3
10. Каменный уголь	29,6	43,1	51,0	58,1
11. Дрова	14,5	17,7	17,3	20,2
12. Лѣсные строит. матеріалы	11,1	15,9	17,8	17,1
			в ъ % %	о б
1. Пшеница	11,7	4,5	9,2	8,6
2. Мука пшеничная	6,5 *)	2,9	3,1	3,5
3. Рожь	12,5	7,8	4,8	7,0
4. Мука ржаная	*)	3,0	3,3	2,2
5. Овесъ	9,6	8,1	11,6	11,0
6. Ячмень	2,9	1,1	1,4	2,2
Итого 6 главныхъ хл. грузовъ	43,5	27,6	33,5	34,5
7. Соль	2,9	3,6	3,5	4,2
8. Нефть	1,0	2,0	0,5	0,8
9. Керосинъ			2,5	4,4
10. Каменный уголь	6,7	10,6	10,6	10,4
11. Дрова	3,3	4,3	3,6	3,6
12. Лѣсные строит. матеріалы	2,5	3,9	3,7	3,1

*) 6,5% это пш. и рж. мука вмѣстѣ.

триваемыми въ Стат. Сборн. М-ва П. Сообщ. и процентное отношеніе этихъ скорости въ 1878—98 годахъ. (Сост. на осн. Сборн. М-ва П. Сообщ.).

1885	1886	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Л І А Р Д А Х Ъ П У Д О-В Е Р С Т Ъ												
60,4	27,1	65,3	45,3	53,2	64,3	62,8	41,2	49,3	56,3	74,8	110,7	132.4
20,9	17,6	19,9	19,9	21,6	22,7	24,6	30 8	38,2	43,7	44,3	42,3	47,6
42,4	36,6	57,6	33,3	35,9	52,0	36,1	28,1	30,9	63,4	60,5	41 2	65,3
19 8	17 7	13,8	14,1	14,4	12 6	14,1	23,7	24,5	30,6	29,2	25,7	26,1
33,3	36,7	82,8	74 2	61,9	54,3	32,8	65.9	101,5	83,2	92,1	66,3	50,3
8,7	6,2	18,3	14,4	10,9	14,4	20,2	22,4	28,2	18,2	17,0	18,1	18,8
185,6	142,2	257,7	201,2	197,4	220.3	190,6	212,1	272,6	295,4	318,1	304,2	340.6
25,9	28,7	29,6	34,4	31,6	34,5	35,4	28,5	30,0	33,3	33,7	34,4	34,8
4,2	5,0	9 5	14,3	15,9	17,1	19,4	28,2	34,6	39,1	45,5	56,2	52 7
30,9	34.3	55,6	66,6	66,9	71,8	70,2	79,9	74,0	80,5	87,5	88,7	97,9
63,8	66,8	75,1	90,6	82,9	88,4	103,7	111,8	131 8	133,8	146,1	177,7	190,7
18,4	18,0	19,7	18 5	16,7	15,1	16,6	20,1	21,2	21,7	21,9	26,0	27,6
19.1	20,3	25,0	28,6	28,5	25,8	28,2	30,7	35,5	43,9	51,5	68 0	84,1
щ а г о п р о б ѣ г а в с ѣ х ъ т о в а р о в ъ м а л о й с к о р.												
10,6	5 0	8,5	6 0	6,9	8,6	7,6	4,5	4,7	5,0	6,0	8,3	8,9
3, 7	3,2	2 6	2,7	2,8	2,8	3,0	3,4	3,5	3,9	3 6	3,1	3,2
7.5	6,7	7,5	4 4	4,7	6,5	4,4	3,1	2,9	5,7	4,9	3,0	4,4
3,4	3,3	1,8	1,9	1,9	1,6	1,7	2,6	2,4	2 7	2,4	1,9	1,8
5,9	6,8	10,7	9,8	8,1	6,8	4,0	7,3	9,4	7,4	7,4	4,8	3,4
1,5	1,1	2,4	1,9	1,4	1,8	2,4	2,5	2,6	1,7	1,4	1 3	1,3
32,6	26,1	33,5	26 7	25,8	27,5	23,1	23,4	25,3	26,4	25,7	22,4	23,0
4,6	5,2	3,8	4,6	4,2	4,3	3,2	4,3	2,8	2,9	2,7	2,5	2,3
0,8	0,9	1,1	1,9	2,1	2,1	2,3	3,1	3,2	3,5	3,7	4,0	3,7
5.4	6,3	7,2	8,1	8,8	9,1	8,5	8,8	6 9	7,2	7,1	6,4	6,6
11,2	12,3	9,8	12 0	10,9	11,0	12,5	12,3	12,2	11,9	11,8	12,9	12,9
3,3	3,3	2,5	2,5	2,2	2,0	2,0	2,2	1,9	2,0	1,8	1,9	1,9
3,4	3,7	3,2	3,8	3,7	3,2	3,4	3,4	3,3	3,9	4,1	4,9	5,6

ТАБЛИЦА № 7.

Количество хлѣбныхъ грузовъ въ 1893—98 гг. по даннымъ Сводной Статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ.

НАЗВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	М И Л. П У Д.					
1. Рожь	55,9	71,4	94,3	78,8	65,9	93,3
2. Пшеница и полба	142,5	166,7	183,1	194,3	174,8	188,5
3. Овесъ	95,8	118,2	103,2	108,9	82,7	85,1
4. Просо	2,5	3.7	3,0	2,7	2,2	3,1
5. Гречиха	3,0	4,6	3,5	3,6	3,2	4,5
6. Ячмень	69,3	83,2	51,8	40,6	40,6	52,6
7. Кукуруза	16,5	67,7	23 9	12,1	19,6	40,8
8. Горохъ, фасоль, чечевица и бобы	8,1	13,2	12.5	13,8	9,7	10,1
I. Итого зерновыхъ хлѣбовъ	393,6	528.7	475,4	455,0	398,6	478,4
9. Мука пшеничная	59,9	77,3	79,5	81,7	76,5	83,3
10. „ ржаная	37,6	38,5	48,0	47,3	40,1	43,1
11. „ гречневая	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
12. „ остальная	2,0	2,4	2,5	3,4	2,9	2,4
13. Крупа гречневая	7,5	8,8	9,5	9,8	8,7	9,1
14. „ пшенная	11,2	12,5	13,0	13,4	13,3	14,5
15. „ остальная	1,3	1,1	1,2	1,3	1,6	1,7
16. Солодъ	1,1	1.6	1,9	2,0	2,0	1,8
II. Итого муки, крупы и солода	120,6	134,5	155,8	159,2	145,4	156,2

НАЗВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	М И Л. П У Д.					
17. Тарица	0,1	0,1	0,1	0 1	0,2	0,3
18. Отруби	18,2	23,2	24,3	27,9	25,5	23,8
19. Выжимки	9 0	10,5	10,8	12,3	15,0	15 9
III. Итого отбросовъ . .	27,4	33,8	35,2	40,3	40 7	40,1
20. Сѣмена конопл., льнян., подсолн. и рапс.	22,8	28,6	40,8	43,4	33,7	32,8
21. Сѣмена остальныя.	2,6	3,7	3,1	3,4	1,6	2,0
IV. Итого сѣмянъ. . . .	25,5	32,3	43,9	46,8	35,4	34,8
Всего хлѣба и сѣмянъ. . .	567,1	737,3	710,3	701,4	620,1	709,6

ТАБЛИЦА № 8.

Сборъ (безъ сѣмянъ) ржи, пшеницы, овса и ячменя въ 1883—98 годахъ по даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета въ мил. пуд. *)

ХЛѢБА \ ГОДА	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
1. Рожь.	598,4	800,8	818,4	765,6	888,8	821,8	594,4	764,7	511,4	660,7	855,6	1051,3	909,9	879,5	673,1	781,1
							634,7	817,2	556,9	738,7	949,7	1140,8	1007,0	975,7	764,3	899,3
2. Пшеница.	285,0	342,0	199,5	180,5	382,4	398,4	200,0	249,6	184,7	298,8	502,1	480,4	401,3	407,0	301,7	459,7
							212,3	265,9	201,1	331,9	633,1	605,3	546,1	534,9	414,1	607,6
3. Овесъ	406,0	330,6	226,2	400,2	452,4	370,0	317,5	359,7	253,4	273,8	475,1	486,8	451,5	452,9	335,5	349,7
							330,1	386,2	276,8	305,4	532,4	544,8	519,2	530,8	377,4	431,4
4. Ячмень.	181,6	131,0	92,4	129,5	177,1	165,6	107,5	168,1	139,4	180,7	349,4	269,0	232,5	228,0	220,5	286,5
							114,9	181,6	151,3	202,0	397,2	313,5	278,4	306,2	254,3	342,2
Итого 1—4 . .	1428,0	1604,4	1336,5	1475,8	1900,7	1755,8	1219,4	1542,1	1088,9	1414,0	2182,2	2287,7	1995,2	1967,4	530,8	1877,0
							1292,0	1650,9	1186,1	1578,0	2512,4	2604,4	2350,7	2320,6	1810,1	2380,5

*) Цифры первыхъ рядовъ представляютъ урожай въ 50 губерніяхъ Европ. Россіи; въ цифрахъ вторыхъ рядовъ къ нему присоединены: съ 1889 года урожай въ 10 губерніяхъ Привислинскаго края, съ 1892 года урожай на Сѣверномъ Кавказѣ и, наконецъ, съ 1893 года урожай въ Тобольской и Томской губерніяхъ Западной Сибири.

Т А Б Л И

Количество всѣхъ и 12-ти главнѣйшихъ товаровъ, перевезенныхъ по вод
края) въ

Сост. на осн. Стат.

НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1876	1878	1880	1882	1884	1885
				М	И	Л
Пшеница	33,1	38,9	16,8	33,7	58,3	50,0
Мука пшеничная	5,3	4,6	3,3	4,5	5,7	6,7
Рожь	28,4	18,3	25,3	15,7	16,7	32,1
Мука ржаная	31,4	17,7	21,9	18,3	9,2	31,8
Овесъ	21,3	14 4	29,2	24,3	33,0	28,2
Ячмень	0,6	1,7	1,3	3,5	3,8	4,0
Итого 6 главн. хлѣбн. грузовъ	120,2	95,6	97,8	105,1	126,7	152,7
Соль	71,1	17,9	2),4	25,3	24,2	21,7
Нефть	1,9	6,8	11,0	7,3	15,0	19,7
Керосинъ и др. продукты изъ нефти				8,4	12,6	12,7
Каменный уголь	1,9	0,9	1,7	4,5	1,9	2,7
Дрова — на судахъ	129,6	159,8	174,3	155,1	119,9	119,0
Дрова — на судахъ и плотахъ	—	—	—	—	—	—
Лѣсн. стр. матер. — на судахъ	43,0	58,0	57,9	59,4	58,2	55,7
Лѣсн. стр. матер. — на судахъ и плотахъ	—	—	—	—	—	—
Всего грузовъ	521,8	478,0	512,4	513,3	492,5	519,9

Ц А № 9.

нымъ путямъ Европ. Россіи (кромѣ Финляндіи, Кавказа и Привислинскаго 1876—98 годахъ.

Сборн. М-ва Путей Сообщенія.

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Л І О Н О В Ъ						П У Д О В Ъ						
43,3	50,7	48,5	52,6	48,9	51,5	37,2	54,8	70.9	80,7	79,8	87,6	83,0
7,1	7,1	9,1	8,7	8,4	7,3	7,7	11,1	14,7	16,6	17,1	22 1	18,3
44,1	42,7	39,7	31,7	23,0	23,9	12,4	20,6	45,0	50,1	47,2	44,4	53,8
35,0	24,8	17,1	23,3	24,0	14,1	6,7	20,7	28,8	27,6	34,6	28,0	19,6
27,4	32,4	32,8	27,6	27,6	17,0	12,3	21,8	35,3	29,4	28,8	30,1	36,8
4,4	5,6	8 9	7,5	6,5	8,1	10,3	18,9	26,3	23,4	16,5	20,5	23 1
161,3	163,3	155,9	151,4	138,1	121,9	86,6	147,9	220,6	227,8	224,0	232 7	234,6
24 1	—	18,0	24,5	23,5	27,7	29,2	33,2	34,2	34,3	35,0	42,6	46,9
21,0	—	30,7	42,4	44,3	50,0	63,0	93,4	125,4	123,8	133,9	184,0	207,5
12,7	—	15,2	18,7	18,1	21,5	22,5	27,9	22,0	23,6	26,6	33,5	34,6
4,1	—	3,2	3 6	3,9	3,5	5,0	5,2	8,5	8,4	7,6	7,2	7,7
137,8	—	128,7	138,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	207,7	229,8	203,6	201,6	237,1	235,0	238,1	239,1	244,1
44.1	—	59,1	—	--	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	598,4	485,2	401,3	434,9	471,7	571,2	566,0	637,5	649,1	690,9
544,1	--	571,2	1145,1	1103,0	1036,6	1022,2	1181,5	1445,4	1455,8	1553,4	1700,0	1799,0

ТАБЛИ

Общее количество 12-ти главнѣйшихъ товаровъ, перевезенныхъ по желѣз путей на другіе,

Сост. на осн. Стат.

НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ	1876	1878	1880	1882	1884	1885
				М	И	Л
Пшеница	69,2	138,5	69,2	138,1	137,1	184,5
Мука пшеничная	24,8	30,8	30 0	33,3	41,8	45,7
Рожь	84,8	101,4	72,3	63,9	76,0	97,0
Мука ржаная	54,0	50,1	50,5	45,2	34,5	58,1
Овесъ	63,7	79,1	81,6	99 7	105,6	81,1
Ячмень	10,0	25,0	15,0	25,7	38,1	26,8
Итого 6 главн. хлѣбн. грузовъ	306,5	418,9	318.6	405,3	429,6	493,3
Соль	—	35,2	41,2	49,4	57,0	59,6
Нефть	—	9,7	14,4	36,7	61,9	64,9
Керосинъ и др. продукты изъ нефти	—					
Каменный уголь	—	103 3	153,5	173,7	195,3	205,9
Дрова: по жел. дор и на судахъ	—	274,5	317,2	285,8	261,3	249,6
Дрова: по жел. дор., на судахъ и плотахъ	—	—	—	—	—	—
Лѣсн. стр. матер.: по жел. дор. и на судахъ	—	119,9	138,0	144,8	141,9	147,5
Лѣсн. стр. матер.: по жел. дор., на судахъ и плотахъ	—	—	—	—	—	—
Всего 12 товаровъ	—	961,5	982,9	1095,7	1147,0	1220,8

Ц А № 10.

ным дорогамъ и водянымъ путямъ, за исключеніемъ передачъ съ однихъ въ 1876—98 годахъ.

Сборн. М-ва Путей Сообщенія.

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Л І О Н О В Ъ						Ш У Д О В Ъ						
109,0	174 9	248,4	188,0	183,3	191,9	136,2	189,3	222,3	251,1	254,7	214,2	220,6
42,2	45,4	49,4	49,4	51,9	49,6	52,7	69 6	79,3	88,5	90,3	87,1	89,9
94,3	104 9	126,1	92,8	78,9	95,9	65,3	74,1	113,6	139,7	123,4	63,7	125,6
64,5	53,0	42.8	50,3	49,9	37,5	32,2	52,3	59,4	67,9	72,9	61.1	56 4
80,3	115 9	132,3	116,7	109,0	94,0	71,0	115,7	151,1	125,3	134,5	109,4	110,5
28,3	42,1	62,8	40,7	39,5	41,9	45,3	85,5	106,6	75,1	56,0	56 7	68,3
418,6	536 2	661,8	537,9	512,5	510.8	402,7	587,1	732,3	747,6	731,8	622,2	671,3
62,6	—	64,3	68,9	68,5	76,7	81,9	79,2	74,9	78,8	75,5	85,4	93,3
71,3	—	105,8	48,1	57,3	59,3	73,5	105,3	144,5	147,1	170,6	214,3	230,5
	—		78,8	83,4	88,9	89,6	113,1	94,0	100,8	106,9	116,6	126,7
217,2	—	242,7	292,5	267,9	290,7	322,4	356,8	405,0	399,5	449,6	474,2	527,3
265,8	—	265,5	282,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	344,8	353,5	324,6	339,6	377,9	377,5	379,2	390,8	404,7
141,1	—	179,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	685,4	573,1	473,7	530,2	552,1	670,6	677,2	758,0	790,9	874,3
1176,6	—	1519,2	1990,3	1907,5	1853,6	1824,9	2133,2	2499,2	2528,5	2671,6	2694,4	2928,1

ТАБЛИЦА № 11.

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ

отправленія и полученія 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ желѣзными дорогами и внутренними водными путями по губерніямъ въ 1895 году.

Примѣчанія: 1) Данныя для 4-хъ зерновыхъ хлѣбныхъ грузовъ по отправленію взяты изъ III вып. работъ общаго тарифнаго съѣзда представителей русскихъ ж. дд., по полученію же изъ матеріаловъ по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ на росс. ж дд. въ 1896 г. вып. IV. а. Данныя о движеніи муки составлены на основаніи Стат. Сборн. М-ва П. С. вып. 48.

2) Данныя о движеніи хлѣба по водянымъ путямъ взяты изъ Стат. Сб. М-ва П. С. вып. 49.

3) Для Крайняго Сѣвера и Привислянскаго края данныхъ въ этой таблицѣ не приведено, такъ какъ первый состоитъ изъ одной Вологодской губерніи, а второй мы не распредѣляли на губерніи (о нихъ см. табл. 12).

ГУБЕРНІИ.	Пшеница.		Пшеничная мука.		Рожь.	
	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.
	ТЫСЯЧИ					
I. Центрально-земледѣльческій районъ.						
Курская	3146	1351	1156	351	3014	70
Орловская	461	1947	2428	3450	1041	1069
Тульская	190	1916	1503	1405	1776	374
Рязанская	156	111	88	1794	3037	1040
Тамбовская	910	4453	4583	1541	15727	2042
Воронежская	3585	2093	181	260	1912	213
II. Средне-Волжскій районъ.						
Симбирская	81	602	653	240	201	59
Саратовская	4888	2076	3937	1341	9394	340
Пензенская	19	6	21	1175	2302	258
Казанская	24	—	134	23	1	—
Нижегородская	2195	2210	5826	526	1213	16
Уфимская	79	70	116	1206	120	94
III. Нижне-Волжскій районъ.						
Самарская	10858	8355	4693	1794	5779	1738
Оренбургская	925	—	880	58	133	—
Уральская область	2324	—	27	26	26	—
Астраханская	—	—	17	17	—	—
IV. Новороссійскій районъ.						
Бессарабская	11355	746	559	392	4395	302
Херсонская	36383	65200	3346	945	12388	20342
Таврическая	9236	13276	1312	1996	819	2131
Екатеринославская	13174	4888	5990	1030	3552	1237
Область Войска Донскаго	9028	14402	3120	1295	4629	5214

Ржаная мука.		Овесъ.		Ячмень.		Всего 1-6.		Преобладаніе отпр (+) или получ. (−).	1-6 по водн. путямъ.		Преобладаніе отпр. (+) или получ. (−).	Преобл. отпр. (+) или получ. (−) на жк. дд. и водн. путяхъ.
Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.		Отправл.	Получ.		
ПУДОВЪ.						МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ.						
1352	1	7552	22	68	35	22,4	2,8	+ 19,6	—	—	-	+ 19,6
2094	1175	10281	503	1	30	19,4	8,0	+ 11,4	0,04	0,03	— 0,01	+ 11,4
2620	390	17990	199	6	10	25,6	5,2	+ 20,4	0,02	0,04	— 0,02	+ 20,4
4224	1293	9445	1316	—	4	17,9	7,0	+ 10,9	0,4	0,3	+ 0,08	+ 10,8
10732	188	14607	694	40	48	55,4	10,7	+ 44,7	1,4	0,2	+ 1,1	+ 45,8
189	5	942	61	597	29	13,0	3,1	+ 9,9	1,9	—	+ 1,9	+ 11,8
700	13	260	141	1	—	2 4	1.4	+ 1,0	9,5	0,7	+ 8,8	+ 9,8
4299	64	5665	1527	130	98	35,0	7,9	+ 21.1	11,0	4,1	+ 6,9	+ 28,0
3772	37	1142	10	—	—	10,5	1,5	+ 9,0	—	—	—	+ 9,0
39	—	114	—	6	—	0,5	—	+ 0,5	21,8	3,2	+ 18,6	+ 19,1
650	37	275	34	86	—	12,3	3,0	+ 9,3	3,5	17,8	- 14,3	- 5,0
332	20	176	38	—	26	1,2	1,5	— 0,3	11,1	0,1	+ 11,0	+ 10,7
1386	131	1826	322	15	9	29,4	14,7	+ 14,7	37,0	0.9	+ 36,1	+ 50,8
10	1	72	—	3	—	7,6	—	+ 7,6	—	—	—	+ 7,6
9	—	2	—	—	—	3 0	0,03	+ 3,0	—	—	—	+ 3,0
—	—	—	—	—	—	0,02	0,02	+ 0	2,8	4,7	— 1,9	— 1,9
25	3	711	55	2828	151	30,8	2,1	+ 28.7	1,8	2,7	— 0,9	+ 27,8
143	122	1386	3685	10090	14596	75,1	128,5	— 52,4	35,0	71,0	— 36,0	— 88,4
148	152	384	1190	2500	6154	15,4	26,6	— 11,2	18,9	0,1	+ 18,8	+ 7,6
20	15	1104	378	9195	4405	36,9	12,7	+ 24,2	23,6	0,4	+ 23,2	+ 47,5
23	15	284	1645	5226	6092	25,0	31,3	— 6.3	18,2	19,9	— 1,7	— 8,0

ГУБЕРНІИ.	Пшеница.		Пшеничная мука.		Рожь.	
	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.
	ТЫСЯЧИ					
V. Юго-Западный районъ.						
Подольская	9681	945	2257	59	2501	426
Кіевская	12109	1174	1826	1094	3184	639
Волынская	546	848	1277	362	170	811
VI. Малороссійскій районъ.						
Харьковская	4606	1520	3072	1270	2553	363
Черниговская	223	479	444	1719	1516	458
Полтавская	7180	3821	7210	307	5028	83
VII. Московскій—Промышленный районъ.						
Владимірская	5	39	152	3135	34	2439
Московская	64	2685	980	9292	306	3443
Калужская	—	14	13	1184	3	1314
Тверская	—	2743	1667	1405	20	1687
Ярославская	1109	883	4409	856	713	144
Костромская	93	81	825	400	1019	118
VIII. Бѣлорусскій районъ.						
Могилевская	2	3	166	588	56	193
Минская	89	9	158	1311	204	660
Витебская	8	22	88	2281	29	1573
Смоленская	2	3	67	1732	33	1276
IX. Пріуральскій районъ.						
Пермская	198	3099	199	3103	54	45
Табольская	2903	—	2904	—	2	—

*) и Вятская губ. отпр. 7,2 м. п. и получ. 0,4 м. п.

Ржаная мука.		Овесъ.		Ячмень.		Всего 1—6.			1- 6 по водн путямъ.			Преобладаніе отпр. (+) или получ. (—).
Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ	Преобладаніе отпр. (+) или получ. (—).	Отправл.	Получ	Преобладаніе отпр. (+) или получ. (—).	Преобл. отпр. (+) или получ. (—) на жж. дд. и водн. путяхъ.
ПУДОВЪ.						МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ.						
263	78	328	72	1616	303	24,5	2.7	+ 21,8	0,2	0,02	+ 0,2	+ 22,0
528	118	1441	766	1894	176	32,2	4,5	+ 27,7	1,3	2,1	— 0,9	+ 28,6
107	353	124	409	67	23	4,2	3,0	+ 1,2	—	—	—	+ 1,2
185	126	2050	165	2351	125	16,4	3,6	+ 12,8	—	—	—	+ 12,8
202	478	4784	61	32	6	8,8	3,1	+ 5,7	0,1	0,4	- 0,04	+ 5,7
196	3	1511	83	1190	9	28 1	4,6	+ 23,5	1,9	0,5	+ 1,4	+ 24,9
169	2107	195	1073	—	8	1,3	11,6	— 10,3	0,02	1,6	— 1,6	— 11,9
763	8337	570	15492	50	734	4,2	47,4	— 43.2	0,05	0,5	— 0,4	— 43,6
14	622	8	38	5	6	0,5	3,9	— 3,4	—	0,02	— 0,02	— 3,4
12	1684	1165	106	3	76	4,1	9,1	— 5,0	0,2	3,0	+ 2,8	— 2,2
7769	860	6941	78	27	10	26,6	3,6	+ 23,0	3,4	30,3	— 26,9	— 3,9
845	322	284	49	19	—	3,7	1,2	+ 2,5	0,4	7,3	— 6,9	— 4,4
14	128	798	24	28	58	1,8	0,9	+ 0,9	—	0,4	— 0,3	+ 0'6
83	376	464	92	625	71	2,5	2,3	+ 0,2	0,1	1,8	— 1,7	— 1,5
31	1241	146	55	42	365	1,2	5,8	— 4,6	0,9	0,1	+ 0,8	— 3,8
59	2126	524	44	23	238	3,0	6,5	— 3,5	0,4	—	+ 0,4	— 3,1
756	762	1819	1768	12	9	6,8	9,7	— 2,9	4,5	1,2 *)	+ 3,3	+ 0,4
8	2	8	—	—	—	3,2	—	+ 3,2	—	—	—	+ 3,2

ГУБЕРНІИ.	Пшеница.		Пшеничная мука.		Рожь.	
	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ	Отправл.	Получ.
	ТЫСЯЧИ					
XI. Пріозерный районъ.						
Новгородская	—	403	300	1500	9	886
С.-Петербургская	74	1939	336	7670	229	6247
Псковская	—	4	16	663	66	2'89
XII. Литовскій районъ.						
Виленская	14	202	42	918	157	1184
Казанская	47	493	263	481	321	469
Гроденская	30	176	74	1785	257	569
XIII. Прибалтійскій районъ.						
Лифляндская	26	966	126	1406	93	6905
Курляндская	202	223	110	437	396	3499
Эстляндская	13	1255	36	625	68	2066
XV. Сѣверный Кавказъ.						
Кубанская область	30385	20048	2251	1433	1714	1027
Ставропольская губ.	1115	—	11	7	11	—
Тверкая область	894	1277	553	366	51	94
Дегестанская область	—	273	—	770	10	—

*) и Онежская губ. отпр. 0,2 м. п. и получ. 1 3 м. п

Кромѣ того:

Вологодская губ. отпр. водой 3,7 м п. и получ. „ 0,7 м. п.

и Архангельская губ. отпр. водой 0,07 м. п. и получ. „ 3,0 м. п.

Ржаная мука.		Овесъ.		Ячмень.		Всего 1—6.		Преобладаніе отпр. (+) или получ. (−).	1—6 по водн. путямъ.		Преобладаніе отпр. (+) или получ. (−).	Преобл. отпр. (+) или получ. (−) на жж. дд. и водн. путяхъ.
Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.	Отправл.	Получ.		Отправл.	Получ.		
ПУДОВЪ.						МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ.						
66	3873	530	162	1	47	1,1	7,1	− 6,0	1,9	3,3	− 1,4	− 7,4
358	10465	515	18402	10	1309	2,3	55,8	− 53,5	0,9	27,7	− 26,8	− 80,3
16	959	24	257	31	303	0,4	5,4	− 4,0	0,03	0,1*)	− 0,07	− 4,0
97	230	251	190	60	313	1,3	3,2	− 1,9	0,1	—	+ 0,1	− 1,9
144	54	1265	106	504	117	3,8	1,7	+ 2,1	0,4	0,06	+ 0,4	+ 2,5
255	511	104	408	343	82	1,9	3,6	− 1,7	0,02	0,01	+ 0,01	− 1,7
84	401	85	5536	1255	2507	3,0	23,8	− 20,8	0,1	1,1	− 1,0	− 21,8
136	191	1427	23598	1162	546	4,1	36,2	− 32,1	0,1	—	+ 0,1	− 32,0
22	155	240	7616	230	730	0,7	13,6	− 12,9	—	—	—	− 12,9
46	36	386	364	5048	4974	43,0	39,2	+ 3,8	—	—	—	—
—	—	33	—	977	—	4,3	—	+ 4,3	—	—	—	—
16	19	12	22	148	183	10,5	2,0	+ 8,5	—	—	—	—
—	8	—	1	6	22	0,05	0,9	− 0,8	—	—	—	—

Сборъ 4-хъ главныхъ хлѣбовъ въ 1883—87 и 1892—96 гг. и перевозка 6-ти
нымъ путямъ въ 1884

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
№№	РАЙОНЫ	Сборъ 4 хъ хлѣбовъ въ 1883—87 гг.	Сборъ 4 хъ хлѣбовъ въ 1892—96 гг.	Больше (+) или меньше (—) въ 1892—96 г.г.	По желѣзнымъ. Отправлено. въ 1884 г.	Отправлено. въ 1895 г.	Больше (+) или меньше (—) въ 1895 г.	Получено. въ 1884 г.	Получено. въ 1895 г.
					В Ъ * М И Л Л І О				
1	Новороссійскій	259,2	477,9	+ 218,7	74 5	153,4	+ 78,9	85,3	172,1
2	Центрально-землед . . .	387,8	388,2	+ 0,4	80.7	129,1	+ 48,4	16,9	31,5
3	Средне-Волжскій	267,1	326,1	+ 59,0	23,8	39,1	+ 15,3	4,4	12,3
4	Пріуральскій	214,6	213,7	— 0,9	3,8	8,9	+ 5,1	3,8	8,9
5	Юго-Западный	157,7	205,5	+ 47,8	24,9	40,2	+ 15,3	11 7	8,7
6	Малороссійскій	126,9	191,1	+ 64,2	24,2	54,3	+ 30,1	4,7	11,1
7	Привислянскій	—	187,1	—	12,5	9,1	— 3,4	40,7	21,0
8	Сѣв. Кавказъ	—	156,3	—	11,5	43,7	+ 32,2	0 7	30,9
9	Московскій	161 9	156,1	— 5,8	49,3	30,3	— 19,0	45,1	63,0
10	Нижне-Волжскій	132,1	137,1	+ 5,0	19,4	29,0	+ 9,6	8,2	12,4
11	Бѣлорусскій	101,2	121,9	+ 20,7	6,2	3,7	— 2,5	7,1	11,4
12	Литовскій	68,4	85,4	+ 17,0	6,5	4,1	— 2,4	4,6	8,3
13	Прибалтійскій	52,7	71,2	+ 18,5	9,9	5,7	— 4,2	61 3	58,7
14	Пріозерный	62,3	61,0	— 1,3	5,1	2,6	— 2,5	57,5	58 1
15	Крайній сѣверъ	24.2	17,5	— 6,7	0,1	0,01	— 0,1	1,3	3,8
16	Закавказье	—	—	—	2,5	4,5	+ 2,0	2,5	4,5

*) Данныя о сборѣ хлѣба взяты изъ изданія Центр. Стат. Комитета „Урожай такого-то 1895 г. указаны въ 1, и 2 примѣчаніяхъ къ табл. № 11, данныя за 1884 г. взяты изъ „Допол внѣшней торговли.

Ц А № 12.

главныхъ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и внутреннимъ водн в 1895 годахъ. *)

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
дорогамъ.			По жел. дорогамъ и внутреннимъ воднымъ путямъ						Данныя 18 и 19 графъ за вычетомъ отправленія хлѣба за границу.		№№
Больше (+) или меньше (—) въ 1895 г.	Преобладаніе отпр. (+) или получ. (—):		Отправлено		Получено.		Преобладаніе отправленія (+) или полученія (—).				
	въ 1884 г.	въ 1895 г.	въ 1884 г.	въ 1895 г.	въ 1884 г.	въ 1895 г.	въ 1884 г.	въ 1895 г.	въ 1884 г.	въ 1895 г.	
НАХЪ ПУДОВЪ											
+87,8	—10,8	—14,7	92,7	250,8	104,0	266,2	— 11,3	— 15,4	+ 76,8	+ 210,1	1
+14,6	+63,8	+97,6	83,7	132,8	17 1	32,1	+ 66 6	+ 100,7	+ 66 6	+ 57,7	2
+ 7,9	+19,4	+26,8	57,8	95,9	21,5	38,2	+ 36,3	+ 57,7	+ 36,3	+ 57,7	3
+ 5,1	—	—	8.4	20,6	4,7	10.5	+ 3,7	+ 10,1	+ 3,7	+ 10,1	4
— 3,0	+13,2	+31,6	26,4	41,7	14 6	10,8	+ 11,8	+ 30,9	+ 18,8	+ 34,3	5
+ 6,4	+19,5	+43,3	26,2	56,3	4,8	11.8	+ 21,4	+ 44,5	+ 21,4	+ 44,5	6
—19,7	—28,2	—11,9	12,5	9,1	40,7	21,0	— 28,2	— 11,9	— 3,8	— 0,8	7
+30,2	+10,7	+12,7	11,5	43,7	0,7	30,9	+ 10,7	+ 12,8	+ 10,7	+ 41,1	8
+17,9	+ 4,2	—32,8	57,3	34,3	85,1	105,8	— 27,8	— 71,5	— 27,8	— 71,5	9
+ 4.2	+11,2	+16,6	62.9	68,8	9,7	18.0	+ 53,2	+ 50,8	+ 53,2	+ 50,8	10
+ 4,3	— 0,9	— 8,6	7,4	5.8	8,3	13,7	— 0,9	— 8,5	— 0,9	— 8,5	11
+ 3,7	+ 1.9	— 4 1	7,2	4,7	5,3	8,4	+ 1,9	— 3,7	+ 1,9	— 3,7	12
— 2,6	—51,4	— 53.0	10,0	5,9	62,4	59,8	— 52,4	— 43,9	+ 6,2	+ 8,6	13
+ 0,6	—52,4	—55,5	10,5	5 7	96,6	90.5	— 86,1	— 84,8	— 32,4	— 51,1	14
+ 2,5	— 1,2	— 3,8	4,4	3,7	5,3	7,4	— 0,9	— 3,7	+ 2,9	— 0,4	15
+ 2,0	—	—	2,5	4,5	2,5	4,5	—	—	— 1,6	— 1,7	16

года", источники для данныхъ о движеніи хлѣба по жел. дорогамъ и воднымъ путямъ дл
ненія къ стат. Сборн. М. П. С.", вып. III, наконецъ, данныя о вывозѣ взяты изъ Обзоров

ТАБЛИЦА № 13.

Отправленіе и полученіе каждаго изъ 6-ти хлѣбн. грузовъ отдѣльными районами въ 1884 и 1895 годахъ *).

РАЙОНЫ	Отправлено (Мил. пудовъ)		Получено (Мил. пудовъ)		Ввозъ (—) или вывозъ (+) м. п.		Отправлено (Мил. пудовъ)		Получено (Мил. пудовъ)		Ввозъ (—) или вывозъ (+) м. п.	
	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.
	Пшеница						Пшеничная мука.					
Центр.-Земледѣл.	4,1	8,4	6,2	11,9	— 2,0	— 3,5	7,7	9,9	3,4	8,8	+ 4,3	+ 1,1
Средне-Волжскій.	4,9	7,3	1,6	5,0	+ 3,8	+ 2,3	7,1	10,7	1,6	4,5	+ 5,5	+ 6,2
Нижне-Волжскій.	14,2	14,2	6,2	8,4	+ 8,0	+ 5,8	4,1	5,6	1 1	1,8	+ 3,0	+ 3,8
Новороссійскій. .	34,7	79,2	44,2	98,5	— 9,5	— 19 3	2,7	14.3	2,5	5,7	+ 0,2	+ 8,6
Юго-Западный . .	15,8	22,3	3,4	3,0	+ 12,4	+ 19,3	1,7	5,4	1,1	1,5	+ 0,6	+ 3,9
Малороссійскій .	3,6	12,0	1,8	5,8	+ 1,8	+ 6.2	1,6	10.7	1,3	3,3	+ 0,3	+ 7,4
Московскій. . .	14,3	1,3	4,8	6,4	+ 9,5	— 5,1	7,3	8,0	8,4	15,9	— 1,1	— 7,9
Бѣлорусскій . . .	0,2	0,1	0,6	—	— 0,4	+ 0,1	0,5	0,5	3,3	5,9	— 2,8	— 5,4
Пріуральскій . .	0,4	3,1	0,4	3,1	—	—	1,5	3,1	1,5	3,1	—	—
Крайній сѣверъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6	1,3	— 0,6	— 1,3
Пріозерный . . .	0,2	0,1	15,6	2,3	— 15,4	— 2,2	1,4	0,7	8,3	9,8	— 6,9	— 9,1
Литовскій	0,2	0 1	0,8	0,9	— 0,6	— 0,8	0,2	0,4	1,2	3,2	— 1,0	— 2,8
Прибалтійскій . .	0,6	0,2	5,3	2,4	— 4,7	— 2,2	0,5	0,3	1,4	2,5	— 0,9	— 2,2
Привислинскій. .	2,6	1,4	12,0	2,1	— 9,4	— 0,7	0 8	2,0	1,7	6,7	— 0,9	— 4,7
Сѣв. Кавказъ . .	6,9	32,4	0,3	21,6	+ 6,6	+ 10,8	0,1	2 8	0,1	2,6	—	+ 0,2
Закавказье. . . .	0 8	1,1	0,8	1,1	—	—	0,8	2,1	0,8	2,1	—	—
	Рожь						Ржаная мука					
Центр.-Земл. . .	17,9	26,4	3.3	4,8	+ 14,6	+ 21,6	13,6	21,2	2,7	3,1	+ 10,9	+ 18,1
Средне-Волжскій.	2,3	13,2	0,5	0,8	+ 1,8	+ 12,4	4,6	9,8	0,2	0,2	+ 4,4	+ 9,6
Нижне-Волжскій.	0,7	5,9	0,6	1,7	+ 0,1	+ 4,2	0,1	1,4	0,1	0,1	—	+ 1,3
Новороссійскій. .	14,0	25,8	14,9	29,2	— 0,9	— 3,4	0,4	0,4	0,4	0,3	—	+ 0,1
Юго-Западный . .	4,7	6,2	4,3	1,9	+ 0,4	+ 4,3	0,2	0 9	0,3	0,5	— 0,1	+ 04.

*) Источники для 1895 г. см. въ прим. 1 и 2 къ табл. 11; данныя для 1884 года взяты изъ III вып. „дополненій къ Стат. Сборн. М-ва П. С.“.

РАЙОНЫ	Отправлено		Получено		Ввозъ (—) или вывозъ (+) м. п.		Отправлено		Получено		Ввозъ (—) или вывозъ (+) м. п.	
	Мил. пудовъ						Мил. пудовъ					
	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.	1884 г.	1895 г.
Малороссійскій .	8,8	9,1	0,6	0,9	+ 8,2	+ 8,2	0,2	0,6	0,4	0,6	— 0,2	—
Московскій . . .	3,0	2,1	4,0	9,0	— 1,0	— 6,9	4,8	9,6	12,8	13,9	— 8,0	— 4,3
Бѣлорусскій . . .	2,5	0,3	1,2	3,7	+ 1,3	— 3,4	0,2	0,2	1,0	3,4	— 0,8	— 3,2
Пріуральскій . . .	—	0,1	—	0,1	—	—	0,9	0,8	0,9	0,8	—	—
Крайній сѣверъ .	—	—	0,2	0,2	— 0,2	— 0,2	—	—	0 4	2,2	— 0,4	— 2,2
Пріозерный . . .	0,2	0,3	2,5	10,1	— 2,3	— 9,8	1,0	0,4	6,6	15,3	— 5,6	— 14,9
Литовскій	3,4	0,7	1,3	2,2	+ 2,1	— 1,5	0,3	0,4	0,2	0,8	+ 0,1	— 0.4
Прибалтійскій . .	2,9	0,6	20,4	12,5	— 17,5	—11,9	0,4	0,2	0,5	0,7	— 0,1	— 0 5
Привислинскій . .	5,0	1,8	13,2	4,4	— 8,2	— 2,6	1.7	1,0	1,8	1,6	— 0,1	— 0,6
Сѣв. Кавказъ . .	0,5	1,8	0,1	1,1	+ 0,4	— 0,7	—	0,1	—	0 1	—	—
Закавказье	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	О в е с ъ						Р ж а н а я м у к а					
Центр.-Земл. . .	35,8	70,8	1,0	2,8	+ 34,8	+ 68,0	0,5	0,7	0,3	0,2	+ 0,2	+ 0,5
Средне-Волжскій.	4,0	7,6	0,5	1,7	+ 3,5	+ 5,9	0,9	0,2	0,1	0,1	+ 0,8	+ 0,1
Нижне-Волжскій.	0,2	1,9	0,2	0,3	—	+ 1,6	0,1	—	—	—	+ 0,1	—
Новоросійскій . .	7,1	3,9	8,2	7,0	— 1,1	— 3,1	16,0	29,8	15,0	31,4	+ 1,0	— 1,6
Юго-Западный . .	1,8	1,9	2,2	1,2	— 0,4	+ 0,7	0,7	3,6	0,5	0,5	+ 0,2	+ 3,1
Малороссійскій .	8,5	8,3	0,4	0,3	+ 8,1	+ 8,0	1,6	13,6	0,3	0,1	+ 1,3	+ 13,5
Московскій . . .	19,6	9,2	14,2	16,8	+ 5,4	— 7,6	0,3	0,1	0,8	0,8	— 0,5	— 0,7
Бѣлорусскій . . .	2,2	1,9	0,4	0,2	+ 1,8	+ 1,7	0,6	0,7	0,4	0,7	+ 0,2	—
Пріуральскій . .	1,0	1,8	1,0	1,8	—	—	—	—	—	—	—	—
Крайній сѣверъ .	0,1	—	0,2	—	— 0,1	—	—	—	—	—	—	—
Пірозерный . . .	2,2	1,1	22,7	18,8	— 20,5	— 17,7	0,2	—	1,8	1,7	— 1,6	— 1,7
Литовскій	1,2	1,6	0,7	0,7	+ 0,5	+ 0,9	1,1	0,9	0,4	0,5	+ 0,7	+ 0,2
Прибалтійскій . .	2,4	1,8	27,5	36,7	— 25,1	— 34,9	3,2	2,6	6,1	3,8	— 2,9	— 1,2
Привислинскій . .	1,8	0,9	9,2	6,2	— 7,4	— 5,3	0,6	2,0	2,8	0,1	— 2,2	+ 1,9
Сѣв. Кавказъ . . .	1,0	0,4	0.2	0,4	+ 0,8	—	3,1	6,2	0,1	5,2	+ 3,0	+ 1,0
Закавказье	—	—	—	—	—	—	0,8	1,2	0,8	1,2	—	—

Сборъ 4-хъ главныхъ хлѣбовъ, отправленіе и полученіе 6-ти хлѣбныхъ гру

Р А Й О Н Ы	Чистый сборъ (produit net) [1]					Отправ		
	1895 г.	1891 г.	1892 г.	Въ 1891 г. противъ 1895 г. + или —	Въ 1892 г. противъ 1895 г. + или —	1895 г.	1891 г.	1892г
	Тысячи пудовъ			Милліоны пудовъ		Тысячи пудовъ		
Центральный-земледѣльческ.	420873	136696	194996	— 284,2	— 225,9	129126	89355	58059
Средне-Волжскій	295741	73334	150187	— 224,4	— 145,5	39059	15656	18524
Нижне-Волжскій	114417	19460	94218	— 95,2	— 20,2	28957	9700	10316
Новороссійскій	399754	253368	315935	— 146,4	— 83,8	153353	100501	81038
Юго-Западный	207234	159547	147168	— 47,7	— 50,1	40213	29021	19261
Малороссійскій	173583	124839	120680	— 48,7	— 52 6	54332	34606	31261
Московскій-Промышленный	98876	120648	114319	+ 21,8	+ 15,5	30251	22882	17273
Бѣлорусскій	78699	77112	107440	— 1,5	+ 28,8	3739	13486	11871
Пріуральскій	187377	88813	172539	— 98,5	— 14,8	8863	11212	12954
Крайній Сѣверъ	21596	20066	22790	— 1,5	+ 1,2	13	191	903
Пріозерный	41398	52093	48950	+ 10,7	+ 7,6	2581	15941	7115
Литовскій	65787	59507	67735	— 6,2	+ 2,0	4138	19324	6401
Прибалтійскій	62976	44200	40856	— 18,7	— 22,1	5711	8726	6607
Привислинскій	147019	106179	176068	— 40,9	+ 29,0	4107	10469	10306
Сѣверный Кавказъ	170476	105884	171876	— 54,6	+ 1,4	43667	48515	48396
Закавказье	—	—	—	—	—	4465	5356	3457

Примѣчанія: [1]) Взятъ изъ изд. Центральнаго Статистическаго Комитета „Урожай“: 1895, 1891 и 1892 года.

[2]) Взято изъ Статистич. Сборниковъ М-ва Путей Сообщенія. Для полученія порайонныхъ цифръ сложены „самостоятельныя“ отправки и полученія всѣхъ станцій каждаго района.

[3]) Составлено на основаніи отправленія и полученія.

Ц А № 14.

зовъ желѣзными дорогами въ отдѣльныхъ районахъ въ 1895, 1891 и 1892 г.г.

лено [2])		Получено [2])					Вывозъ (+) или ввозъ (−) [3])		
Въ 1891 г. противъ 1895 г. + или −	Въ 1892 г. противъ 1895 г. + или −	1895 г.	1891 г.	1892 г.	Въ 1891 г. противъ 1895 г. + или −	Въ 1892 г противъ 1891 г. + или −	1895 г.	1891 г.	1892 г.
Милліоны пудовъ		Тысячи пудовъ			Милліоны пудовъ		Тысячи пудовъ		
− 39,8	− 71,1	31477	25244	46228	− 6,2	+ 14,7	+ 97649	+ 64111	+ 11831
− 23,4	− 20,5	12287	26437	37441	+ 14,2	+ 25,2	+ 26772	− 10781	− 18917
− 19,2	− 18,6	12371	13051	21550	+ 0,7	+ 9,2	+ 16586	− 3351	− 11234
− 52,8	− 2,3	175057	90683	56500	− 81,4	− 115,6	− 14704	+ 9818	+ 24538
− 11,2	− 20,9	8656	5395	3517	− 3,3	− 5,1	+ 31563	+ 23626	+ 15779
− 19,7	− 23,1	11076	6424	6231	− 4,6	− 4.8	+ 43256	+ 28182	+ 25030
− 7,4	− 12.9	62986	43888	46037	− 19,1	− 16,8	− 32735	− 21006	− 28764
+ 9,7	+ 81	11362	4804	4635	− 6,5	− 6,7	− 8623	+ 8682	+ 7236
+ 2,4	+ 4,1	8862	11212	12954	+ 2,4	+ 4,1	...	−	−
+ 0,18	+ 0,89	3802	501	710	− 3,3	− 3,1	− 3789	− 310	+ 183
+ 13,4	+ 4,5	58078	35283	29823	− 22,8	− 28,3	− 55497	− 29342	− 22708
+ 15,2	+ 1,3	8278	8556	5308	+ 0,3	− 2 9	− 4140	+ 10768	+ 1093
+ 3,0	+ 0,9	58668	51450	23532	− 7,2	− 33,1	− 52957	− 42724	− 16925
+ 1,3	+ 1,2	21020	21902	26004	+ 0,9	+ 5,0	− 11913	− 11433	− 15798
+ 4,9	+ 4,7	30932	33092	19308	+ 2,1	− 11,5	+ 12735	+ 15423	+ 29088
+ 0 9	− 1,0	4465	5356	3457	+ 0,9	− 1,0	−	−	−

ТАБЛИЦА № 15.

Движеніе хлѣба въ вывозномъ и внутренномъ сообщеніи въ 1876—98 годахъ.

Непрерывныя данныя для 6-ти хлѣбныхъ грузовъ взяты изъ Стат. Сборн. М-ва П. С.; а данныя для всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ изъ статистики деп-та жел.-дор. дѣлъ.

ГОДА	6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ				Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ			
	Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе	Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе	Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе	Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе
	Милліоновъ пудовъ		% %		Милліоновъ пудовъ		% %	
1876	129,6	82,8	61	39				
1878	235,7	132,8	63	37				
1880	112,2	145,7	42	58				
1882	191,0	148,5	54	46				
1884	193,3	158,3	53	47				
1885	189,0	215,7	45	55				
1886	134,3	184,4	41	59				
1887	220,8	199,5	52	48				
1888	302,9	239,5	56	44				
1889	270,9	152,1	64	36	295,6	198,0	60	40

По данным деп-та жел.-дор. дѣлъ — 350,8 — 236,0

По данным деп-та жел.-дор. дѣлъ

По данным деп-та жел.-дор. дѣлъ

По данным деп-та жел.-дор. дѣлъ

ГОДА.	6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ								Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ			
	Вывозное сообщеніе		Внутреннее сообщеніе		Вывозное сообщеніе		Внутреннее сообщеніе		Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе	Вывозное сообщеніе	Внутреннее сообщеніе
	Милліоновъ пудовъ				% %				Милліоновъ пудовъ		% %	
1890	253,7	230,9	154,2		62		38		293,4	186,9	61	39
1891	230,3	235,9	198,6		54		46		301,8	240,3	53	47
1892	122,3	126,9	224,5		35		65		176,1	272,8	39	61
1393	218,2	246,8	258,1	214,2	46	53	54	47	307,1	260,2	54	46
1894	267,5	315,4	296,5	239,9	48	56	52	44	445,4	291,9	61	39
1895	258,3	305,7	307 6	254,2	45	55	55	45	404,7	305,6	57	43
1896	239,3	278,5	319,9	273,5	43	51	57	49	373,5	327,9	53	47
1897	202,6	204,4	272,6	277,9	43	42	57	58	293,6	326,5	47	53
1898	252,2	232,9	281,1	293,4	47	44	53	56	310,0	399,6	44	56

ТАБЛИЦА № 16.

Движеніе отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи въ 1876—98 годахъ *).

ГОДА	Пшеница		Мука пшеничная		Рожь		Мука ржаная		Овесъ		Ячмень		Прочіе зерновые хлѣба		Крупа и прочая мука		Тарица, отруби и выжимки		Сѣмена масличныя	
	Выв	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв	Внутрен.
	МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ																			
1876	32,8	13,2	5,6	13,8	47,4	16,0	6,1	19,7	31,4	17,3	6 3	2,8								
1878	93,7	26,4	7,4	25,0	57,4	31,9	8,0	24,4	48,1	19,8	20 8	2,6								
1880	25,4	34,8	6,0	23,4	33,7	28,1	5.3	19,9	35,1	22,2	6,5	7,4								
1882	67,2	54,6	7,0	25,1	35,3	17,7	8,6	24,5	55,3	25,3	17,3	4,7								
1884	59,0	44,4	8,3	30,6	44,8	20,0	5,5	22,8	58,1	29,3	17,6	11,3								
1885	71,0	86,8	10.2	32,7	50,3	26,0	9,0	32,6	34,9	28,0	13,6	9,4								
1886	33,2	48,6	8,5	30,8	35,8	28,6	7,2	35,1	34,6	32,1	15,0	9,2								
1887	72,8	66,5	8,5	33,4	52,0	23,6	6,5	29,8	59,0	31,5	22 0	14,7								
1888	142,1	97,7	19,0	34,5	72,0	25,8	5,7	26,1	72,8	34,8	39,2	20,5	20,4		2,4		3,5		20,7	
1889	92,0	29,4	9,3	36,5	44,7	21,7	6,0	28,1	58,6	33,3	25,4	3,1	20,5		2,2		15,5		21,3	
1890	101,0	30,4	9,8	37.2	40,5	18,4	6,5	26,0	49,5	37,6	23,6	4,6	15,6		2,6		15,3		29,1	

*) Данныя для 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ по вывозному сообщенію до 1888 г. и по вутреннему до 1893 года взяты изъ Стат. Сбор. М-ва П. С., всѣ остальныя—изъ сводной статистики деп-та жел.-дор дѣлъ

ГОДА	Пшеница		Мука пшеничная		Рожь		Мука ржаная		Овесъ		Ячмень		Прочіе зерновые хлѣба		Крупа и прочая мука		Тарица, отруби и выжимки		Сѣмена масляничныя	
	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.	Выв.	Внутрен.
	МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ																			
1891	108,6	52,1	10,3	36,3	41,8	41,8	6,0	22,6	42,8	39,1	26,3	9,7	31,3		2,5		14,1		18,2	
1892	50,2	64,1	9,4	39,2	15,3	45,8	7,0	20,6	22,9	39,3	22,1	13,5	20,3		2,6		13,2		13,1	
1893	83,6	58,9	12,6	47,3	23,0	32,9	9,0	28 6	61,3	34,5	57,3	12,0	20,3	9,8	3,1	20,1	21,1	6,3	15.8	9,7
1894	98,4	68 3	12,4	64,9	42,2	29 2	8,6	29,9	86,2	32,0	67,6	15,6	79,3	9,9	3,5	23,2	27 2	6,6	19,8	12,5
1895	124.9	58,2	12,7	66,8	53,1	39,2	8,0	39,9	64,2	39,0	42,7	9,1	35,5	7,4	3,8	24,6	27,0	8,2	32,7	11,2
1896	120,9	73,4	13,1	68,6	40,1	38,7	8,0	39,7	64,1	44 8	32,3	8,3	—	—	4,0	25,8	25,8	6,0	23,8	13,0
1897	101,5	73,3	12,7	63,7	24,0	41,9	8,8	31,3	32,5	50,2	24,9	15,7	—	—	3,1	26,8	26,8	7,8	—	—
1898	105,3	83 2	16,1	67,2	37,0	56,3	8,5	34,6	25,9	39,2	40,1	12.9	—	—	1,2	28,6	28,6	12,6	—	—

ТАБЛИЦА № 17.

Отправленіе отдѣльныхъ губерній въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи въ 1895 году. (всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ).

Сост. на осн. данныхъ Общаго Тарифнаго Съѣзда 1896 года, вып. III (общее отправленіе) и Матеріаловъ по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1896 г. (вывозное сообщеніе). Цифры внутренняго сообщенія есть разность общаго отправленія и отправленія въ вывозномъ сообщеніи.

ГУБЕРНІИ	Отправлено мил. пуд.			%-ное отношение выв. сообщ. ко всему отпр.
	Всего	Выв. сообщ.	Внутр. сообщ.	
Херсонская	75,1	70,1	5,0	93,3
Таврическая	15,4	14,0	1,4	90,7
Кубанская область	43,0	38,3	4,7	89,1
Бессарабская	30,8	26,6	4,2	86,5
Подольская	24,5	20,1	4,4	82,1
Ставропольская	4,3	3,4	0,9	79,1
Терская область	10,5	7 9	2,6	75,2
Ковенская	3,8	2,7	1,1	71,1
Лифляндская	3,0	2,1	0,9	70,0
Екатеринославская	36,9	25,7	11,2	69 7
Могилевская	1,8	1,2	0,6	66,6
Кіевская	32,2	19,9	12,3	61.6
Черниговская	8,8	5,3	3,5	60,2
Казанская	0,5	0,3	0,2	60,0
Калужская	0,5	0,3	0,2	60,0
Тверская	4,1	2,4	1,7	58,5
Витебская	1,2	0,7	0,5	58,4
Область Войска Дон	25,0	13,8	11,2	55,2
Симбирская	2,4	1,3	1,1	54,2
Смоленскя	3,0	1,6	1,4	53,3
Саратовская	35,0	18,6	16,4	53,2
Харьковская	16,4	8,4	8,0	50,3

ГУБЕРНІИ	Отправлено млн. пуд.			%-ное отношение выв. сообщ. ко всему отпр.
	Всего	Выв. сообщ.	Внутр. сообщ.	
Псковская	0,4	0,2	0,2	50,0
Новгородская	1.1	0,5	0.6	45,5
Ярославская	26,2	12,1	14,5	44,9
Полтавская	28,1	12,4	15,7	44,2
Пензенская	10,5	4,6	5,9	43,8
Тамбовская	55,4	23,8	31,6	43,3
Орловская	19,4	8.0	11,4	42,1
Волынская	4,2	2,0	2,2	41,0
Виленская	1,3	0.5	0,8	38,5
Курская	22,4	8,6	13,8	38,4
Тульская	25,6	9,9	15,7	38,0
Воронежская	13,0	4,5	8,5	34,6
Владимірская	1,3	0,4	0,9	30,8
Минская	2,5	0,7	1,8	28,0
Гродненская	1,9	0,5	1,4	26,3
Самарская	29,1	7,4	21,7	25,5
Уфимская	1,2	0,3	0,9	25,0
Рязанская	17,9	4,2	14,7	23,3
10 губерній царства польскаго	13,7	2,8	10,9	20,4
Курляндская	3,7	0,7	3,0	18,9
Оренбургская	7,6	1,4	6,2	18,4
Петербургская	2,3	0,4	1,9	17,4
Нижегородская	12,3	1,8	10,5	15,0
Эстляндская	4,1	0,3	3,8	7,5
Костромская	3,7	0,2	3,5	5,4
Московская	4,2	0,1	4,1	2,4
Уральская область	2,9	0,0	2,9	0,0
Всего	710,3	404,7	305,6	57,0

ТАБЛИЦА № 18.

Подвозъ къ каждой границѣ отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1876—98 гг. (въ мил. пуд.).

Сост. на осн. Стат. Сборн. М-ва П. С. (1876—98 гг. и мука для всѣхъ годовъ) и Свободной Стат. Деп. жел.-дор. дѣлъ (съ 1889 года).

Годы.	1876	1878	1880	1882	1884	1885
	ЧЕРНОМОР					
Пшеница	18,2	55,1	20,1	36,0	26,9	39,1
Мука пшеничная	0,7	1,8	1,0	1,0	0,8	1,9
Рожь	4.1	9,1	2,0	3,1	10,6	11,9
Мука ржаная	0,2	0,4	0,2	0,1	0,2	0,2
Овесъ	4,3	5,8	2,3	4,8	5,8	6,5
Ячмень	1,5	7,0	1,3	7,7	8,3	6,9
Прочіе зерновые хлѣба	—	—	—	—	—	—
Крупа и прочая мука	—	—	—	—	—	—
Отруби, выжимки и высѣвки.	—	—	—	—	—	—
Сѣмена масляничныя.	—	—	—	—	—	—
Всѣ хлѣбные грузы*)	29,0	85,2	26,9	52,7	49,6	76,5
	БАЛТІЙ					
Пшеница	7,8	16,7	1,2	13,3	20,1	12,6
Мука пшеничная	4,9	5,5	4,9	6.0	7 4	8,2
Рожь	26,9	33,7	25,8	16,0	21,6	25,6
Мука ржаная	5,9	7,6	5,1	8,5	5,1	8,8
Овесъ	22.9	35,4	31,3	44,7	47,5	26,3
Ячмень	4,3	8,2	4,3	7,7	7,2	4,4
Прочіе зерновые хлѣба.	—	—	—	—	—	—
Крупа и прочая мука	—	—	—	—	—	—
Отруби, выжимки и высѣвки.	—	—	—	—	—	—
Сѣмена масляничныя	—	—	—	—	—	—
Всѣ хлѣбные грузы*)	72,7	107,1	72,6	96,2	108,9	85,9

*) Для 1876—88 годовъ лишь 6-ть первыхъ, а съ 1889 года всѣ десять.

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
С К І Е И А З О В С К І Е П О Р Т Ы.												
22,3	54,8	86,9	74,5	81,7	88,7	44,9	78,0	92,7	112,6	95,5	58,4	70,3
1,8	2,1	2,6	2,3	2,9	2,5	2,1	2,9	3,5	3,2	3,9	3,6	4.9
9,4	14,8	29,6	22,5	18.7	13,6	4,3	13,2	30,7	29,5	16,5	11,4	10.7
0.4	0.6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,3	0,4	0,3	0,2	0,3	0,5	0,7
5,6	7,0	7,3	5,1	7,6	5,6	3,5	11,2	8,5	6,8	6,0	3,4	3,8
9,0	14,0	20,2	13,3	14,1	18,6	15,9	48,9	55,8	34,8	23,2	16,1	30,3
—	—	—	12,9	9,1	22,2	15,4	12,2	59,9	23,0	—	—	—
—	—	—	0,5	0,7	0,7	0,5	0,6	0,6	0,6	—	—	—
—	—	—	0,5	0,4	0,4	0,4	0.7	0,9	0,9	1,4	2,2	—
—	—	—	7,3	10,5	6,1	4,5	7,3	9,3	18,3	—	—	—
42,3	93,3	147,0	139,6	146,3	158,9	91,9	178,2	262,1	230.0	175,8	127,0	147,3
С К І Е П О Р Т Ы.												
6,6	7,1	3,8	4,2	9,7	7,4	2,2	1,4	1,5	4,4	14,8	31,9	25,5
6,6	7,3	8,0	6,4	6,4	7,2	6,8	9,2	8,5	8,9	8,7	8,7	9,3
20,6	29,6	32,3	14,1	16,6	19,0	8,8	7,7	7,0	17,5	17,1	5,4	16,4
6,8	5,9	5,2	5,4	5,8	5,4	6,6	9,4	8,3	7,8	7,7	8,2	7,7
27,3	49,4	61,4	49,3	38,6	34,4	18,5	43,6	68,8	54,0	53,8	25,2	20,1
5,1	6,1	7,5	6,4	7,3	5,4	5,1	4,7	5,0	5,0	5,1	3,7	3,9
—	—	—	2,3	2,2	3,1	1,6	2,7	5,5	4,4	—	—	—
—	—	—	1,4	1.8	1,6	1,9	2,4	2,8	2,9	3,5	2,1	1,8
—	—	—	4,8	5 6	6,0	6,1	8,3	10,0	9,5	12,2	10,7	9,0
—	—	—	10,0	14,4	8,0	5,9	5,5	6,5	8,4	—	—	—
73,0	105,4	118,2	104,4	108,4	97,5	63,4	95,1	123,8	122,9	136,7	106,3	101,2

Годы. / Наименованіе грузовъ.	1876	1878	1880	1882	1884	1885
	ПУНКТЫ ЗАПАД					
Пшеница	6,8	21,9	4,1	17,9	12,0	19,3
Мука пшеничная	—	0,1	0,1	—	0,1	0,1
Рожь	16,4	14,9	5,9	16,2	12,6	12,8
Мука ржаная	—	—	—	—	0,2	—
Овесъ	4,2	6,9	1,5	5,8	4,8	2,1
Ячмень	0,5	5,6	0,9	1,9	2,1	2,3
Прочіе зерновые хлѣба	—	—	—	—	—	—
Крупа и прочая мука	—	—	—	—	—	—
Отруби, выжимки и высѣвки	—	—	—	—	—	—
Сѣмена масляничныя	—	—	—	—	—	—
Всѣ хлѣбные грузы *)	27,9	49,4	12,9	40,8	31,8	36,6

*) Для 1876—88 годовъ лишь 6-ть первыхъ, а съ 1889 года всѣ десять.

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Н О Й С У Х О П У Т Н О Й Г Р А Н И Ц Ы.												
4,3	10,9	18,5	13,2	9,6	15,5	3,2	2,2	4,2	7,9	10.6	11.2	9 5
0,1	0,1	0,2	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0.5	0.6	0,5	0,4	1.9
5,8	7,6	9,2	8,0	5,2	9,2	2,2	2,0	4.5	6,1	6,5	7,2	9,9
—	—	—	0,1	0,1	0,1	0.1	0,1	0,1	0.1	..	0.1	0,1
1,7	2,6	3,3	4,2	3,2	2,8	1,0	6,4	8.9	3,4	4.4	3.8	2.1
0,9	1,9	3,5	5,7	2,2	2.2	1,1	3,7	6.9	2,9	4.0	5,0	6.0
—	—	—	5.3	4.2	6,0	3,3	5,4	13 9	8,1	—	—	—
—	—	—	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0.5	0,5	—
—	—	—	10,2	9,3	7.7	6,7	12,1	16,3	16,5	20.6	19,9	16.2
—	—	—	4,0	4.2	4,2	2,6	2,9	4.2	6.0	—	—	—
12,8	23,1	37,7	51,4	38.7	45,4	20,9	35.3	59,5	51.8	61,1	60,3	61,6

ТАБЛИЦА № 19.

Полученіе отдѣльными вывозными пунктами всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1888—98 гг.

Сост. на осн. Сводной стат. деп-та жел.-дор. дѣлъ.

Названіе вывозныхъ пунктовъ.	Г О Д Ы.										
	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоны пудовъ.										
Одесса	89,2	45,5	50,2	74,6	20,2	58,3	123,4	89,4	47,9	34,2	52,7
Николаевъ	33,0	17,0	21,8	20,6	9,7	22,4	34,5	38,3	37,3	33,5	28,5
Севастополь	37,9	28,4	13,8	13,4	12,7	24,9	31,1	18,0	10,8	2,6	1,6
Ѳеодосія	—	—	—	—	0,9	3,2	5,9	5,0	8,6	11,1	14,4
Геническъ	—	0,2	0.7	1,6	1,6	1,6	1,6	2,5	2,1	2,1	2,1
Маріуполь	4,6	2,9	3,3	3,6	2,0	4,4	4,2	5,8	6,4	4,3	3.6
Таганрогъ	11,9	6,3	8,1	8,7	6,3	8,4	6,9	6,9	7,3	6,8	8,0
Ростовъ	36,7	16,8	13,3	13,0	14,2	23,1	19,5	22,2	17,9	14,1	16,2
Новороссійскъ	3,5	20,3	20,5	20,5	20,6	29,3	30,0	38,4	37,2	16,6	18,3
Поти	—	1,4	2,6	2,6	3 4	2,4	1,5	2,6	0,3	1,1	1,2
Батумъ	—	0,6	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,7	0,2	0,7	0,8
Всѣ черном. и азовск. порт.	216,8	139,6	146,3	158,9	91,9	178,2	262,1	230,0	175,8	127,0	147,3
Петербургъ	33,8	29,0	37,6	33,8	30,1	41,0	46,1	49,9	48,9	44,5	48,4
Ревель и Балт. портъ	15,7	14,3	13,4	8,2	3,6	8,9	13,8	13,6	21,4	19.1	10,3
Рига	30,7	21,2	23,2	23,2	13,3	17,0	18,9	23,4	22,0	19,8	19,5
Либава	47,6	39,9	34,2	32,2	16,3	28,1	45,0	36,1	44.4	22,8	23,0
Всѣ балтійскіе порты	127,8	104,4	108,4	95,5	63,4	95,1	123,8	122,9	136,7	106,3	101,2
Вержболово	—	0,8	1 0	1,4	0,4	0,2	0,3	0,7	1,1	1,4	0,8
Граево	—	1,1	0,5	0,7	0,9	0,8	0,6	1,1	1,2	1,3	0,8
Млава	—	0,5	0,7	1,1	0,5	0,4	0,8	0 9	1,4	1,2	1,0

Названіе вывозныхъ пунктовъ.	Г О Д Ы.										
	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1899	1897	1898
	М и л л і о н ы п у д о в ъ.										
Транзитомъ въ Кенигсбергъ	27,0	17,4	13,3	11,6	9,0	12,2	20,6	19,2	21,5	16,2	17,5
Транзитомъ въ Данцигъ . .	7,1	9,1	6,9	7,8	2,8	5,6	7,3	8,1	8,5	5,9	5.9
Александрово	4,9	6,8	4,9	4.3	3,2	4,3	6,2	6,4	9,4	9,1	7,0
Сосновицы.	3,9	8,6	6,9	4,1	3,2	2,4	4,7	6,2	8,8	8,4	7,5
Граница.	—	—	0,3	0,2	—	4,5	5,5	0,6	1,6	4,1	6,0
Радзивиловъ	1,4	2,2	1,5	1,3	0,4	2,0	3,6	2,5	2,2	3,0	1,6
Волочискъ.	2,8	4,2	2,6	3,5	0,3	2,3	7,6	3,6	3,3	1,8	5,8
Новоселицы	—	—	—	—	—	—	1,4	1,7	1,9	3,7	6,8
Унгени	—	—	—	—	—	—	0,1	0,1	0,1	0,3	0,7
Рени	—	0,4	0,1	0,4	0,1	0,3	0,9	0,8	0,4	0,9	
Всѣ пункты зап.-сух. гр.	—	51,4	38,7	45,4	20,9	35,3	59,5	51,8	61,1	60,3	61,6

ТАБЛИ

Распредѣленіе отправленій всѣхъ хлѣбныхъ гру

Табл. сост. на осн IV вып Матеріаловъ по

ГУБЕРНІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	Пункт					
	Одесса.	Николаевъ.	Севасто-поль.	Ѳеодосія.	Геническъ.	Маріуполь.
	Тысячи пу					
Курская	267	232	264	—	—	—
Орловская	—	—	—	—	—	—
Тульская	—	—	—	—	—	—
Рязанская	—	—	—	—	—	—
Тамбовская	166	—	—	—	—	—
Воронежская	—	—	—	—	—	—
Итого Центрально-Земледѣл.	433	232	264	—	—	—
Симбирская	—	—	—	—	—	—
Саратовская	—	—	—	—	—	—
Пензенская	—	—	—	—	—	—
Казанская	—	—	—	—	—	—
Нижегородская	—	—	—	—	—	—
Уфимская	—	—	—	—	—	—
Итого Средне-Волжскія	—	—	—	—	—	—
Самарская	—	—	—	—	—	
Оренбургская	—	—	—	—	—	—
Итого Нижне-Волжскія	—	—	—	—	—	—
Бессарабская	24157	—	—	—	—	—
Херсонская	49103	18916	—	—	—	—
Таврическая	—	—	7503	4049	2356	—

Ц А № 20.

зовъ въ пункты вывоза *по губерніямъ* за 1895 годъ.

пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1896 году.

т ы с я ч е н і я.												
Таганрогъ.	Ростовъ.	Новороссійскъ.	Итого черном. и азовскіе порты.	Петербургъ.	Ревель.	Рига.	Либава.	Итого балт. порты.	Кенигсбергъ (транзитъ).	Данцигъ (транзитъ).	Вообще всѣ пункт. зап.-сух.-границ.	Всѣ вывозные пункты.
д о в ъ.			Мил. п.	Т ы с. п у д.				Мил. п.	Тыс. пуд.		Мил. пуд.	
62	82	—	0,9	168	11	309	4590	5,1	1965	66	2,6	8,6
—	—	—	—	319	224	1257	5381	7,1	256	—	0,8	8,0
—	—	—	—	2967	1558	717	3956	9,2	186	—	0,7	9,9
—	—	—	—	1092	2691	72	393	4,2	—	—	—	4,2
—	404	—	0,6	7538	2106	5653	5451	20,9	1038	72	2,4	23,8
—	2114	—	2,1	355	—	647	678	1,8	390	—	0,7	4,5
62	2600	—	3,6	12439	6590	8655	20449	48,1	3835	238	7,4	59,1
—	—	—	—	1219	7	49	58	1,3	—	—	—	1,3
—	—	—	—	9262	2625	2539	2449	16,9	460	14	1,6	18,6
—	—	—	—	2336	881	130	665	4,0	376	176	0,6	4,6
—	—	—	—	300	—	—	—	0,3	—	—	—	0,3
—	—	—	—	1833	—	—	—	1,8	—	—	—	1,8
—	—	—	—	227	—	92	—	0,3	—	—	—	0,3
—	—	—	—	15177	3513	2810	3172	24,7	836	277	2,2	26,9
—	—	—	—	4074	1365	958	689	7,0	201	—	0,3	7,4
—	—	—	—	842	347	113	59	1,4	—	—	0,1	1,4
—	—	—	—	4916	1712	1071	748	8,4	201	—	0,4	8,8
—	—	—	24,2	—	—	—	—	—	—	—	2,4	26,6
—	—	—	68,0	58	—	196	170	0,5	242	430	1,7	70,1
—	—	—	13,9	19	—	—	99	0,1	—	—	—	14,0

ГУБЕРНІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	Пункт					
	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Ѳеодосія.	Геническъ.	Маріуполь.
	Тысячи пу					
Екатеринославская	567	5481	9325	809	98	5089
Донская область	—	—	—	—	—	—
Итого Новороссійскія губерніи	73825	24397	16828	4858	2454	5089
Подольская	10384	—	—	—	—	—
Кіевская	3819	6878	—	—	—	—
Волынская	—	—	—	—	—	—
Итого Юго-Западныя губерніи	14322	6878	—	—	—	—
Харьковская	244	843	856	86	66	638
Черниговская	349	404	—	—	—	—
Полтавская	—	5492	—	—	—	—
Итого Малороссійскія губерніи	593	6739	856	86	66	638
Кубанская область	—	—	—	—	—	—
Терская область	—	—	—	—	—	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—
Итого Сѣверный Кавказъ	—	—	—	—	—	—
Владимірская	—	—	—	—	—	—
Московская	—	—	—	—	—	—
Калужская	—	—	—	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—	—
Ярославская	—	—	—	—	—	—
Костромская	—	—	—	—	—	—
Итого Московскія губерніи	—	—	—	—	—	—

т ы с я ч н а я з н а ч е н і я.												
Таганрогъ.	Ростовъ.	Новороссійскъ.	Итого терном. и азовскіе порты.	Петербургъ.	Ревель.	Рига.	Либава.	Итого балт. порты.	Кенигсбергъ (транзитъ).	Данцигъ (транзитъ)	Вообще всѣ пункт. зап.-сух. границ.	Всѣ вывозные пункты.
д о в ъ.			Мил.п.	Т ы с. п у д.				Мил.п.	Тыс. пуд.		Мил. пуд.	
2122	354	—	23,8	142	—	86	809	1,0	228	149	0,8	25,7
2843	7863	115	10,8	583	225	1769	375	3,0	—	—	0,5	13,8
4965	8217	115	140,7	802	225	2051	1453	4,6	470	579	4,9	150,2
—	—	—	10,4	245	—	—	—	0,2	4563	2343	9,6	20,2
—	—	—	10,7	169	—	118	61	0,3	3614	1272	8,9	19,9
—	—	—	0,1	—	—	—	—	—	638	149	1,9	2,0
—	—	—	21,2	414	—	118	61	0,5	8815	3764	20,4	42,1
1641	271	—	4,6	347	5	217	727	1,3	1455	683	2,5	8,4
—	—	—	0,8	142	5	5	2947	3,1	927	—	1,5	5,3
—	—	—	5,5	348	—	366	1745	2,5	1066	1471	4,3	12,4
1641	271	—	10,9	837	10	588	5419	6,9	3448	2154	8,4	26,2
75	10462	27532	38,1	—	—	31	125	0,2	—	—	0,1	38,2
—	162	5560	7,7	157	—	—	—	0,2	—	50	—	7,9
—	195	3191	3,4	—	—	—	—	—	—	—	—	3,4
75	10819	38283	49,2	157	—	31	125	0,4	—	50	0,1	49,7
—	—	—	—	156	—	—	—	0,2	—	—	0,3	0,5
—	—	—	—	74	—	59	—	0,1	—	—	—	0,1
—	—	—	—	—	—	205	29	0,2	—	—	0,1	0,3
—	—	—	—	2402	—	—	—	2,4	—	—	—	2,4
—	—	—	—	11857	74	15	18	12,0	—	—	0,1	12,1
—	—	—	—	179	—	—	—	0,2	—	—	—	0,2
—	—	—	—	14662	74	279	47	15,1	—	—	0,4	15,5

ГУБЕРНІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	Пункт					
	Одесса.	Николаевъ.	Севастополь.	Ѳеодосія.	Геническъ.	Маріуполь.
	Тысячи пуд					
Могилевская	—	—	—	—	—	—
Минская	—	—	—	—	—	—
Витебская	—	—	—	—	—	—
Смоленская	—	—	—	—	—	—
Итого Бѣлорусскія губерніи	—	—	—	—	—	—
Новгородская	—	—	—	—	—	—
Петербургская	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	—	—	—	—	—
Итого Пріозерныя губерніи	—	—	—	—	—	—
Виленская	—	—	—	—	—	—
Ковенская	—	—	—	—	—	—
Гродненская	—	—	—	—	—	—
Итого Литовскія губерніи	—	—	—	—	—	—
Лифляндская	—	—	—	—	—	—
Эстляндская	—	—	—	—	—	—
Курляндская	—	—	—	—	—	—
Итого Прибалтійскія губерніи	—	—	—	—	—	—
10 губерній Привислянскаго края	—	—	—	—	—	—
Итого всѣ перечисленныя губерніи въ мил. пудовъ	89,2	38,2	17,9	4,9	2,5	5,7

Таганрогъ.	Ростовъ.	Новороссійскъ.	Итого черном. и азовск. порты.	Петербургъ.	Ревель.	Рига.	Либава.	Итого балт. порты	Кенигсбергъ (транзитъ).	Данцигъ (транзитъ).	Вообще всѣ пункт. зап.-сух. границ.	Всѣ вывозные пункты.
Т ы с. п у д.			Мил.п.	Т ы с. п у д.				Мил.п.	Тыс. пуд.		Мил. пуд.	
—	—	—	—	—	—	539	379	1,0	147	—	0,2	1,2
—	—	—	—	132	—	187	153	0,4	240	61	0,3	0,7
—	—	—	—	—	—	638	51	0,7	—	—	—	0,7
—	—	—	—	—	—	1107	183	1,3	136	—	0,2	1,6
—	—	—	—	132	—	2407	766	3,4	523	61	0,8	4,2
—	—	—	—	547	—	—	—	0,5	—	—	—	0,5
—	—	—	—	426	20	—	—	0,4	—	—	—	0,4
—	—	—	—	—	—	187	11	0,2	—		0,1	0,3
—	—	—	—	973	20	187	11	1.2	—	—	0,1	1,3
—	—	—	—	—	—	105	307	0,4	61	—	0,1	0,5
—	—	—	—	—	—	212	2486	2,8	—	—	—	2,7
—	—	—	—	267	—	—	—	0,2	173	—	0,3	0,5
—	—	—	—	267	—	348	2793	3,4	234	—	0,3	3,7
—	—	—	—	100	608	1308	67	2,1	—	—	—	2,1
—	—	—	—	—	284	—	—	0,3	—	—	—	0,3
—	—	—	—	—	5	2978	741	3,7	—	—	—	3,7
—	—	—	—	100	897	4286	808	6,1	—	—	—	6,1
—	—	—	—	616	—	—	—	0,6	184	461	2,2	2,8
6, 7	21,9	38,4	225,6	51,5	13,1	22,9	35,9	123,4	18,5	7,6	47,5	396,5

Отправленіе и назначеніе всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ во *внутреннемъ* сообще

Губерніи и районы отправленія.	Районы назначенія: Центр.-Землед.	Средне-Волжскій.	Нижне-Волжскій.	Новороссійскій.	Малороссійскій.
Курская	4574	—	—	139	835
Орловская	3486	—	—	20	182
Тульская	2048	—	—	—	6
Рязанская	2352	—	7	—	5
Тамбовская	7746	381	—	199	228
Воронежская	4817	81	—	135	50
Итого Центр.-Землед...	25423	462	7	493	1306
Симбирская	—	776	32	—	—
Саратовская	3287	4735	16	34	—
Пензенская	412	396	—	5	—
Казанская	—	56	—	—	—
Нижегородская	34	2784	—	—	—
Уфимская	—	275	45	—	—
Итого Ср.-Волжск. . .	3733	9022	93	39	—
Самарская	675	2905	11537	—	—
Оренбужская	448	820	1834	—	—
Уральская обл.	427	193	1410	—	9
Итого Н.-Волжск. . .	1550	3918	14781	—	9

*) Данныя взяты III вып. Работъ Общаго Тарифнаго съѣзда въ 1896 году. По губер

Ц А № 21.

ніи отдѣльными районами и губерніями въ 1895 г. (въ тыс. пудовъ) *).

Ы					П О Л У Ч Е Н І Я.						
Юго-Западный.	Сѣв. Кавказъ.	Московскій Пр.	Литовскій.	Бѣлорусскій.	Пріозерный.	Прибалтійскій.	Привислинскій.	Крайній Сѣверъ.	Итого *тыс. п.*	г. Москва.	г. Варшава.
155	—	1407	506	1363	86	11	1417	—	—	718	776
11	—	2170	309	1724	191	6	1549	—	—	1566	1385
—	—	10933	5	596	211	—	717	—	—	8399	438
—	—	9107	244	223	412	—	28	—	—	5655	—
42	—	13446	153	2287	3961	190	670	12	—	10064	473
—	—	1545	—	282	82	11	196	—	—	670	114
208	—	38608	1217	6475	4943	218	4577	12	83,9	27072	3186
—	—	136	—	—	18	56	38	—	—	125	—
17	—	2932	65	478	1633	198	366	—	—	1703	273
—	—	2690	20	511	941	18	100	—	—	1434	54
—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	6552	64	24	462	64	274	—	—	1535	165
—	—	38	5	—	115	65	—	—	—	—	—
17	—	12343	154	1013	3169	401	778	—	30,8	4797	492
—	—	2364	131	334	1969	50	157	5	—	527	94
—	—	2016	18	97	572	—	81	23	—	255	63
—	—	683	—	43	2[illegible]	29	84	—	—	285	69
—	—	5063	149	474	2569	79	222	28	28,9	1067	226

ніямъ и районамъ распредѣлено лишь 87% всего отправленія и полученія.

Губерніи и районы отправленія.	Р А Й О				
	Центр. земледѣл.	Средне-Волжскій.	Нижне-Волжскій.	Новороссійскій.	Малороссійскій.
Бессарабская	—	—	—	950	—
Херсонская	94	—	—	924	268
Таврическая	49	—	—	910	32
Екатеринославская	93	38	—	6101	671
Обл. В. Дон.	3755	1794	—	1585	6
Итого Новоросс.	4891	1832	—	10470	977
Полтавская	264	28	—	61	5919
Харьковская	840	5	—	1040	2335
Черниговская	35	—	—	—	323
Итого Малоросс.	1129	33	—	1101	8577
Подольская	—	—	—	—	5
Кіевская	—	—	—	33	—
Волынская	—	—	—	—	—
Итого Ю.-Зап.	—	—	—	33	5
Кубанская обл.	656	80	—	338	5
Терская обл.	8	18	—	118	5
Ставропольская губ.	—	35	—	—	—
Итого Сѣв. Кавк.	664	133	—	456	10
Владимірская	—	—	—	—	—
Московская	153	5	—	—	—

Н Ы П О Л У Ч Е Н І Я.

Юго-Западный.	Сѣв. Кавказъ.	Московскій Пр.	Литовскій.	Бѣлорусскій.	Пріозерный.	Прибалтійскій.	Привислинскій.	Крайній Сѣверъ.	Итого *тыс. п.*	г. Москва.	г. Варшава.
2105	—	—	71	—	—	12	174	—	—	—	94
517	—	295	128	203	102	45	1280	—	—	98	957
7	—	23	—	30	19	—	35	—	—	—	—
63	62	573	148	1361	30	5	490	24	—	200	323
—	70	1645	5	447	494	38	63	—	—	798	—
2692	132	2536	352	2041	645	100	2052	24	28,7	996	1374
274	—	727	2066	2190	214	44	2504	123	—	287	408
240	—	486	329	456	138	32	323	15	—	233	162
1128	—	15	174	359	—	5	239	—	—	—	214
1642	—	1228	2569	2905	352	81	3066	138	22,9	520	784
1670	—	24	527	30	10	56	1086	—	—	—	283
4278	—	—	809	234	55	46	3345	—	—	—	679
308	—	—	463	47	15	14	424	—	—	—	81
6256	—	24	1799	311	80	116	4855	—	13,5	—	1143
—	1103	446	10	171	149	31	81	—	—	314	—
—	1335	81	—	—	47	29	27	—	—	—	70
—	565	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—
—	3003	527	10	171	205	60	108	—	5,4	314	70
—	—	669	—	—	—	—	—	—	—	98	—
—	—	3346	—	55	5	—	18	8	—	575	—

Губерніи и районы отправленія.	Р А Й О Н Ы				
	Центр. Землед.	Средне-Волжскій.	Нижне-Волжскій.	Новороссійскій.	Малороссійскій.
Калужская	—	—	—	—	—
Ярославская	101	28	—	—	—
Тверская	—	—	—	—	—
Костромская	—	—	—	—	—
Итого Моск. Промышл.	254	33	—	—	—
Литовскій	—	—	—	—	—
Бѣлорусскій	11	8	—	—	106
Пріозерный	—	10	—	—	—
Прибалтійскій	—	—	—	—	—
Привислинскій	—	59	—	—	—
Крайній Сѣв.	—	—	—	—	—
Итого *мил. п.*	37,7	15,5	14,9	12,6	11,2

Н Ы Х П О Л У Ч Е Н І Я.

Юго-Западный.	Сѣв. Кавказъ.	Московскій Пр.	Литовскій.	Бѣлорусскій.	Пріозерный.	Прибалтійскій.	Привислинскій.	Крайній Сѣверъ.	Итого *мил. п.*	г. Москва.	г. Варшава.
—	—	87	—	13	—	29	35	—	—	—	—
—	—	6166	6	113	3517	33	225	3882	—	1069	—
—	—	651	—	326	524	18	—	—	—	71	—
—	—	3457	—	—	7	—	—	31	—	88	—
—	—	13883	6	507	4053	80	269	3921	23,1	1901	—
—	—	64	1502	66	23	164	153	—	2,1	—	—
—	—	772	385	1409	87	67	209	—	3,1	651	—
—	—	34	—	—	2307	40	—	—	2,4	—	—
—	—	27	—	26	327	601	—	—	1,0	—	—
31	—	73	371	61	65	—	7689	—	8,0	—	2347
—	—	12	—	—	18,8	—	—	14	0,03	—	—
10,8	3,1	75,1	8,5	15,5	—	2,0	24,0	4,1	253,8	35,5	10,4

Т А Б Л И Ц А № 22.

Распредѣленіе полученія отдѣльными губерніями всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ въ вывозномъ и внутреннемъ

Составлена на основаніи Матеріаловъ по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ д

Губерніи назначенія. / Пояса пробѣга верстъ отъ—до	Курская.	Орловская.	Тульская.	Рязанская.	Тамбовская.	Воронежская.	Симбирская.	Саратовская	Пензенская.	Нижегородская.	Уфимская.	Самарская.	Бессарабская.	Херсонская.	Таврическая.	Екатеринославск.	Обл. Войск. Дон.	Подольская.	Кіевская.	Волынская.	Полтавская.	Харьковская.	Черниговская.	Владимірская.	Московская.	Калужская.	Тверская.	Ярославская.	Костромская.	Новгородская.	Петербургская.	Псковская.
	В Ъ Т Ы С Я Ч А Х Ъ																														
1— 50	312	228	97	388	919	78	151	98	26	281	5	87	723	434	190	211	932	588	205	1105	1551	843	98	36	443	73	55	1003	613	147	1114	58
51— 100	634	622	767	845	2522	533	84	2106	97	2162	134	2212	1233	8389	5318	1801	4339	1222	1891	449	2109	801	231	1666	1082	56	231	921	13	9	79	28
101— 150	561	838	222	287	1452	657	91	2314	204	2	71	3258	438	14669	2016	3278	3239	367	296	30	209	474	349	308	929	24	921	76	7	19	68	99
151— 200	347	726	361	383	1697	234	—	2210	123	1	36	3236	460	10264	214	1997	4869	3	441	666	143	386	149	855	2119	352	113	40	14	11	53	66
201— 300	108	1134	467	847	1227	969	277	397	108	—	91	2028	228	28537	1333	3582	10842	13	407	578	9	124	144	2312	9971	875	20	60	1	47	551	168
301— 400	102	896	370	1063	319	278	427	463	111	—	50	2847	47	24033	6056	232	3744	3	147	747	15	59	512	297	7898	414	132	—	48	360	795	129
401— 500	65	470	860	732	156	28	147	375	114	7	233	193	30	8018	4346	40	1425	—	155	1447	2	12	315	347	6899	534	248	7	1	645	1846	33
501— 600	17	532	288	266	70	2	5	60	312	—	258	—	12	1991	5478	17	426	—	163	1103	—	12	227	460	5502	343	423	14	7	607	12391	5
601— 700	35	224	97	163	30	2	—	33	65	2	147	—	10	827	1043	9	684	4	87	836	—	1	178	271	3638	498	363	17	5	438	338	76
701— 800	2	90	108	97	50	2	—	39	109	4	6	1	1	803	166	8	273	1	56	232	—	2	91	310	2154	214	674	28	12	112	110	195
801— 900	4	19	21	44	54	—	—	32	18	2	80	—	2	205	217	13	95	5	21	148	—	10	54	341	1084	65	1072	80	31	202	2180	21
901—1000	22	88	36	88	71	—	—	1	21	7	9	39	2	339	76	35	6	2	4	68	1	1	6	145	449	41	425	39	7	274	4113	6
1001—1100	—	10	3	102	28	1	—	1	15	17	—	1	9	73	32	18	8	—	6	69	—	6	—	86	362	28	257	55	62	347	3725	192
1101—1200	—	30	338	61	2	—	—	4	12	15	—	4	1	14	10	5	—	—	1	43	1	2	1	73	706	4	163	53	26	546	3829	236
1201—1300	8	156	21	164	9	—	2	1	1	30	—	4	—	21	4	—	1	—	1	5	1	—	—	78	837	30	320	73	15	672	7599	402
1301—1400	57	4	563	246	1	—	—	—	—	3	—	—	—	3	13	1	1	—	—	14	—	1	2	86	586	15	714	13	1	303	4795	794
1401—1500	1	11	—	7		—	—	69	6	42	—	—	—	6	4	1	—	4	—	1	—	—	5	63	460	101	685	46	51	99	3813	1394
1501—1600	23	30	3	2		—	—	3	—	7	—	—	—	5	—	—	—	—	—	2	—	—	—	253	170	1	1088	23	35	284	639	463
1601—1700	2	—	—	2	—	—	—	44	—	28	—	—	—	158	—	—	1	—	—	—	—	—	—	170	73	3	87	180	27	230	1794	185
1701—1800	—	—	2	—	—	—	—	6	—	27	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	97	—	6	54	3	58	89	547	2
1801—1900	—	—	—	—	—	—	1	10	—	68	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	9	—	91	15	58	236	1631	13
1901—2000	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	392	964	10
2001—2100	—	—	—	—	—	—	—	37	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	—	143	693	430
2101—2200	—		1	—	—	—	—	11	—	11	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	379
2201—2300	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117	46
2301—2400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	2
2401—2500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	3
2501—2600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131	—
2601—2700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2701—2800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
2801 2900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—
2901—3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3001 и свыше	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого [1]) . .	2300	6128	4630	5793	8612	2784	1186	7319	1342	2717	1161	13916	3192[2])	98803	26517	11248	30885	2212	3882	7546[3])	4041	2736	2365	8254	45314	3477	8137	2812	1092	6212	54116	5435
Сред. пробѣгъ вер.	202	329	503	393	167	188	275	208	404	197	514	201	113	269	349	177	235	78	182	386	64	108	348	432	471	462	923	386	534	1033	1041	1345

Примѣчанія: [1]) Это меньше всего полученія, такъ какъ не всѣ грузы распредѣлены по поясамъ пробѣга.
[2]) Со включеніемъ отправокъ въ Новоселицы Румынскія.
[3]) Со включеніемъ отправокъ въ Педволочиски и Броды.
[4]) Со включеніемъ грузовъ, прибывшихъ на смежныя съ русскими пограничныя станціи иностранныхъ жел. дорогъ.

А № 22.

ѳзномъ и внутреннемъ сообщеніи по разстояніямъ пробѣга въ 1895 году.

въ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1896 году Вып. IV-а.

Костромская.	Новгородская.	Петербургская.	Псковская.	Могилевская.	Минская.	Витебская.	Смоленская.	Пріуральe.	Крайній сѣверъ.	Виленская.	Ковенская.	Гродненская.	Лифляндская.	Курляндская.	Эстляндская.	Варшавская.	Ломжинская.	Люблинская.	Петроковская.	Плоцкая.	Радомская.	Сувалкская.	Кубанская обл.	Терская обл.	Дагестанская обл.	Губерніи назначенія. / Пояса пробѣга верстъ отъ—до
К	Ъ		П	У	Д	О	В	Ъ																		
613	147	1114	58	32	53	59	167	11	8	106	36	149	1651	340	215	279	34	163	405	94	3	186	123	42	—	1— 50
13	9	79	28	33	56	58	504	326	8	256	45	295	1846	665	161	823	45	98	691	56	232	38	188	193	45	51— 100
7	19	68	99	10	42	33	183	674	5	173	149	101	696	712	288	1095	18	11	143	31	109	3	4385	160	64	101— 150
14	11	53	66	28	26	39	293	1532	3537	106	105	72	299	501	330	539	44	4	680	12	110	22	6406	787	5	151— 200
1	47	551	168	139	56	28	55	2907	27	59	7	96	748	923	124	555	29	8	378	183	16	5	5676	306	187	201— 300
48	360	795	129	49	129	6	228	1868	—	25	5	145	296	254	5	301	38	2	456	84	2	3	9397	118	64	301— 400
1	645	1846	33	61	242	10	642	301	12	8	3	70	286	138	6	152	31	23	71	48	12	9	3777	18	185	401— 500
7	607	12391	5	55	463	45	1017	190	—	56	4	122	325	74	—	124	73	139	86	16	6	1	4752	9	221	501— 600
5	438	338	76	91	208	644	689	43	—	132	43	254	808	383	2	105	63	270	130	13	6	5	2371	3	6	601— 700
12	112	110	195	111	157	606	762	115	1	666	56	340	710	65	20	441	197	240	122	1	81	15	787	—	71	701— 800
31	202	2180	21	40	122	368	464	—	15	403	189	182	327	492	68	779	93	58	399	97	119	94	541	—	30	801— 900
7	274	4113	6	33	91	597	271	—	12	208	249	78	973	3474	3	1071	96	14	1097	89	43	130	26	—	—	901—1000
62	347	3725	192	36	44	1037	188	—	3	170	134	162	935	5292	128	1774	80	14	955	33	34	65	5	—	—	1001—1100
26	546	3829	236	16	22	718	117	—	16	20	172	142	2353	6853	591	1861	75	4	1098	30	21	42	4	—	1	1101—1200
15	672	7599	402	37	28	757	57	—	6	12	7	184	2751	4802	3186	1419	65	2	1593	36	6	81	2	—	—	1201—1300
1	303	4795	794	—	1	230	91	—	115	48	20	79	1889	3387	1562	1357	32	—	1226	9	—	8	3	1	—	1301—1400
51	99	3813	1394	—	1	142	106	—	34	25	46	118	3345	2266	2053	617	18	—	1061	2	—	5	—	1	—	1401—1500
35	284	639	463	6	—	23	140	—	—	2	6	11	870	1912	1873	662	22	1	643	5	2	—	—	—	1	1501—1600
27	230	1794	185	6	19	18	28	—	5	10	—	1	387	1566	708	615	4	1	303	5	2	—	—	—	—	1601—1700
58	89	547	2	-	1	52	18	—	23	—	—	—	218	779	427	599	1	—	306	2	—	—	—	—	—	1701—1800
58	236	1631	13	1	7	149	1	—	—	5	—	1	51	63	15	373	—	—	885	24	—	2	—	—	—	1801—1900
—	392	964	10	—	4	68	2	—	—	20	2	—	64	19	14	272	—	—	394	25	—	—	—	—	—	1901—2000
—	143	693	430	—	—	11	—	—	—	13	39	6	734	151	141	316	—	—	101	—	—	—	—	—	—	2001—2100
—	—	47	379	—	—	11	—	—	—	—	—	34	264	410	1235	70	3	—	3	—	—	—	—	—	—	2101—2200
—	—	117	46	—	—	4	—	—	—	—	—	9	73	288	167	89	1	—	16	—	—	—	—	—	—	2201—2300
—	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	8	5	19	24	169	115	2	—	5	22	—	—	—	—	—	2301—2400
—	—	37	3	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2	65	—	97	—	2	—	1	—	—	—	—	—	2401—2500
—	—	131	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	78	—	—	11	1	—	—	—	—	—	2501—2600
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	80	—	—	9	—	—	—	—	—	—	2601—2700
—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	—	2	59	—	—	11	—	—	—	—	—	—	2701—2800
—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2801—2900
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	2901—3000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3001 и свыше.
1092	6212	54116	5435	784	1767	5716	6022	7967	3827	2523	1326	2668	23843	36104	13566	16716	1064	1054	13288 [4])	922[4])	804	729[4])	38441	1644	880	Итого [1]) . .
534	1033	1041	1345	574	592	1017	616	265	247	659	807	705	1050	1231	1394	1056	775	523	1079	653	428	729	347	188	424	Сред. пробѣгъ вер.

ТАБЛИЦА № 23.

Полученіе всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ главнѣйшими *) внутренними пунктами въ 1889—98 годахъ.

Сост. на осн. Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Названія городовъ	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ									
I. Московскій районъ.										
Бѣжецкъ (Твер. г.) . .	—	0,5	0,5	0,3	0,6	1,0	1,1	1,1	0,9	0,8
Владиміръ (губ.) . . .	0,9	1,1	0,9	0,6	1,2	1,8	2,5	1,8	1,3	1,3
Иваново - Вознесенскъ (Влад. г.)	1,1	1,1	0,8	0,7	1,2	1,6	2,3	1,9	1,6	1,6
Вышній-Волочекъ (Твер. губ.)	0,6	0,4	0,3	0,5	0,8	1,0	1,1	0,8	0,6	—
Калуга (губ.)	0,9	0,8	0,8	0,8	1,3	1,4	1,7	2,0	2,5	2,4
Мятлевская (Калуж. г.)	0,8	0,6	0,5	0,6	1,0	1,2	1,8	1,8	1,5	1,6
Орѣхово (Влад. г.) . .	0,2	1,0	1,1	0,9	1,0	1,1	1,2	1,4	1,3	1,3
Ржевъ (Твер. г.) . . .	0,3	0,2	0,2	0,3	0,6	0,9	1,7	1,2	0,6	0,8
Серпуховъ (Моск. г.) .	1,3	1,2	1,2	1,4	1,5	1,3	1,6	1,6	1,8	1,6
Тверь (губ.)	1,7	1,7	1,8	1,8	2,0	2,2	2,3	1,1	1,0	1,5
Торжокъ (Твер. г.) . .	1,5	1,6	1,7	1,3	1,7	2,1	2,1	1,6	1,3	1,0
Шуя (Влад. г.)	0,8	0,8	0,7	0,5	0,9	1,1	1,4	1,2	0,8	0,9
Всего . . .	10,3	11,0	10,5	10,7	13,8	16,7	20,8	17,5	15,2	15,4**)

*) Взяты города, получающіе 1 мил. пудовъ и болѣе.

**) Полученіе Вышняго-Волочка для подсчета сочтено равнымъ полученію 1897 г.

Названія городовъ	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ									
II. Центральный-Земледѣльческій районъ.										
Борисоглѣбскъ (Тамб. г.)	1,8	0,1	1,3	1,4	1,8	2,9	3,3	4,5	2,3	3,1
Брянскъ (Орл. губ.)	1,3	1,2	1,1	1,3	1,2	1,7	2,1	2,6	3,0	2,7
Воронежъ	0,6	0,8	2,9	4,8	2,8	2,6	2,8	2,9	3,3	4,3
Егорьевскъ (Рязан. г.)	1,9	1,9	1,8	1,7	2,0	2,4	2,5	2,5	2,4	2,3
Елецъ (Орл. г.)	1,9	1,6	3,4	3,6	2,2	2,7	1,7	1,7	2,8	3,5
Козловъ (Тамб. г.)	0,7	0,7	1,9	2,5	1,8	1,8	1,3	1,0	1,4	2,0
Курскъ	0,9	0,6	1,3	1,9	1,1	1,8	1,4	1,6	1,5	1,9
Моршанскъ (Тамб. г.)	0,8	0,6	1,2	1,8	1,0	1,1	1,0	1,8	1,3	1,5
Орелъ	1,6	1,2	1,2	1,9	1,7	1,7	1,5	1,9	1,7	1,8
Рязань	1,0	1,0	2,0	2,2	1,7	1,6	1,9	1,3	1,9	2,3
Сергіево (Тульск. г.)	1,9	2,1	2,8	3,5	3,5	2,6	2,7	2,4	2,1	2,9
Тамбовъ	0,1	0,3	0,8	1,3	1,1	1,4	1,5	1,5	1,3	1,2
Тула	1,3	1,5	2,4	3,8	2,5	2,1	2,3	2,5	2,9	2,9
Всего	15,8	14,3	24,3	31,7	24,4	26,4	26,0	27,2	37,9	32,4
III. Привислинскій районъ.										
Домброва (Петрок. г.)	0,7	0,6	0,8	0,7	3,8	0,9	1,1	1,1	1,3	1,4
Лодзь (то же)	1,9	2,0	3,0	2,9	1,8	2,5	3,9	4,3	4,4	4,7
Ченстоховъ (то же)	0,7	0,9	0,8	0,9	0,4	0,8	1,0	1,1	1,1	1,2
Всего	3,3	3,5	4,6	4,4	3,0	4,2	6,0	6,5	6,8	7,3
IV. Пріозерный районъ.										
Нарва (Пет. губ.)	0,4	0,4	0,3	0,5	1,7	1,1	1,2	1,1	0,8	0,7
Новгородъ	0,6	0,5	0,4	0,5	1,0	0,9	1,0	0,9	0,7	0,8
Островъ (Псков. г.)	—	—	0,2	0,2	0,9	1,2	3,0	1,8	—	—
Псковъ	0,5	0,5	0,6	1,0	2,1	1,6	2,4	1,8	0,8	1,0
Старая Русса (Новг. г.)	0,3	0,3	0,3	0,4	0,7	1,0	1,2	1,2	0,8	0,7
Всего	1,8	1,7	1,8	2,6	6,4	5,8	8,8	6,8	4,9 *)	5,0 *)

*) Полученіе Острова сочтено для подсчета равнымъ полученію 1896 года.

Названія городовъ	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ									
V. Бѣлорусскій районъ.										
Витебскъ	1,0	1,0	0,7	0,8	4,3	1,7	2,7	3,0	1,6	1,3
Вязьма (Смол. губ.) . .	0,5	0,3	0,3	0,8	1,1	1,7	2,1	2,6	2,1	3,1
Двинскъ (Витеб. губ.) .	0,7	0,7	0,6	0,8	0,4	1,4	1,5	1,5	1,3	1,2
Минскъ	0,4	0,5	0,5	0,5	0,7	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0
Рославль (Смол. губ.) .	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,7	1,1	1,3	1,1	0,7
Смоленскъ	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,8	1,2	1,3	0,9	0,9
Всего . . .	3,4	3,3	3,0	3,8	7,4	7,4	9,6	10,8	8,1	8,2
VI и VII. Средне- и Нижне-Волжскіе районы.										
Царицынъ	1,4	1,1	1,5	1,2	1,4	1,8	1,0	1,3	1,1	7,0
Саратовъ	7,9	6,0	9,2	7,4	4,4	4,0	2,3	2 6	1,4	9,7
Покровская Слобода . .	—	—	—	—	—	1,1	3,6	8,5	5,6	7,0
Сызрань	0,5	0,4	1,1	1,7	0,5	0,6	0,8	0,4	0,3	1,4
Самара	6,5	7,5	6,1	7,6	7,6	7,6	9,6	8,6	7,9	9,5
Нижній-Новгородъ . .	0,1	0,3	4,3	5,5	0,4	0,6	0,5	0,3	—	1,9
Уфа	0,5	0,3	0,8	0,8	0,7	0,9	1,0	1,1	1,0	1,6
Оренбургъ	1,0	„	1,8	1,7	0,1	0,1	0,1	—	—	—
Сейма (Нижегор. губ.).	1,2	1,0	1,7	2,1	2,0	1,8	2,2	2,5	2,5	0,6
Пенза	0,7	0,7	2,1	2,4	0,5	0,6	0,8	0,8	1,5	1,4
Всего . . .	19,8	17.3	28,6	30,4	17,6	19,3	22,5	26,2 *)	21,7**)	40,2 *)
VIII. Новороссійскій районъ.										
Александровскъ	0,2	0,5	1,3	0,2	2,4	1,1	4,0	4,3	3,7	3,3
Екатеринославъ	0,2	0,4	0,3	0,6	2,4	2,1	1,4	0.6	0,5	1,1

*) Полученіе Оренбурга сочтено равнымъ полученію 1895 года.

**) Полученія Оренбурга и Нижняго-Новгорода сочтены равными полученіямъ 1895 и 1896 гг.

Названія городовъ	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ.									
IX. Малороссійскій районъ.										
Кременчугъ	1,2	2,2	2,5	2,0	3,1	3,6	3.6	2,1	0,9	1.9
Харьковъ	1,5	1,5	1,9	2,0	2,6	2,9	2,5	2,4	3,5	3.8
X. Юго-Западный районъ.										
Кіевъ	2,6	2,8	2,3	1,6	2,8	3,2	3,4	4,4	3,8	4,7
XI. Литовскій районъ.										
Бѣлостокъ (Гродн. губ.)	1,3	1,0	1,3	1,6	1,4	1,5	1,7	1,6	1,9	2,1
Вильно	1,6	1,5	1,6	1,7	2,1	2,4	2,5	2,8	2,3	2,6
Ковно	0.6	0.7	1,9	2,5	1,7	1.8	1,3	0,8	—	0,6
Всего . . .	3,3	3,2	4,8	5,8	5,2	5,7	5 5	5,2	5.0 *)	5,3
XII. Сѣверный Кавказъ.										
Владикавказъ	0.5	0,6	0,6	1.1	1,4	1,3	1,3	1,5	1,2	1,2

*) Полученіе Ковно для подсчета сочтено равнымъ полученію 1896 года.

ТАБЛИЦА № 24.

Лѣсистость Европейской Россіи по губерніямъ *).

Губерніи	% лѣсной площади ко всей площ.	Губерніи	% лѣсной площади ко всей площ.
Архангельская	63,7	Орловская	19,7
Астраханская	0,5	Пензенская	16,8
Бессарабская	5,8	Пермская	74,7
Виленская	24,3	Подольская	10,9
Витебская	33,0	Полтавская	4,7
Владимірская	32,6	Псковская	30,0
Вологодская	88,3	Рязанская	22,4
Волынская	29,6	Самарская	6,7
Воронежская	6,8	Петербургская	41,4
Вятская	60,8	Саратовская	11,9
Гродненская	25,5	Симбирская	14,4
Донская Область	2,4	Смоленская	34,9
Екатеринославская	2,4	Таврическая	5,7
Казанская	35,8	Тамбовская	17,2
Калужская	15,7	Тверская	28,0
Кіевская	18,0	Тульская	7,8
Ковенская	15,6	Уфимская	42,2
Костромская	52,4	Харьковская	8,5
Курляндская	37,1	Херсонская	1,4
Курская	7,1	Черниговская	15,0
Лифляндская	22,1	Эстляндская	19,3
Минская	38,2	Ярославская	34,7
Могилевская	35,3	50 губерній Европ. Россіи.	39,4
Московская	27,1	Привислинскій край	21,4
Нижегородская	36,5	Дагестанская область	10 6
Новгородская	42,5	Кубанская область	19,8
Олонецкая	78,0	Ставропольская губ.	0,3
Оренбургская	21,3	Терская область	7,1

*) Таблица взята изъ ст. „Россія“ въ Энциклопедическомъ словарѣ Брокгауза и Ефрона, стр. 252. Годъ, къ которому относятся данныя, не указанъ.

ТАБЛИЦА № 25.

Отправленіе и полученіе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ важнѣйшими пунктами (отправ. и получ. 2 или болѣе мил. пуд.) въ 1890—98 годахъ.

(Сост. на основаніи Сводн. стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ).

Станціи отправленія	Годы					
	1893	1894	1995	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ					
Царицынъ	24,4	21,0	21,7	21,4	16,8	14,1
Ярославль	3,9	3,5	4,9	6,5	8,2	8,9
Екатеринославъ	7,6	7,5	8.5	7,8	6.8	7,2
Нижнеднѣпровскъ	3,7	4,1	6,4	5,9	5,3	5,4
Черкассы	2,2	2,3	2,8	3.2	3,9	4,8
Кременчугъ	4,3	4,1	4,1	5,1	4,2	4,6
Пенза	1,0	1 0	1,0	2.3	2,3	3,4
Кинешма	1,4	2,0	2,4	3,0	3,2	3,1
Нижній-Новгородъ	0,8	1,4	0,8	0,8	1,4	2,5
Крюковъ	2,0	1,9	3,1	2,4	1,6	2,4
Людинка (Риго-Орл. дор.)	—	1,0	1,2	1,9	1,9	2,3
Камышинъ	—	0,3	1,5	1,4	2,1	2,2
Березина	0,1	0,2	1,1	1,5	1,6	2,1
Завидово (Никол. дор.)	1.7	1.9	2,3	2,0	1,8	1,8
Саратовъ	0,9	3,0	2,6	1,4	1,6	1,8
Гомель	—	0,1	0,1	1,0	2,4	1,7
Брянскъ	2,4	2,4	2,0	1,7	1,5	1,6
Алексинъ	2,6	3,5	3,4	2,7	2,3	1,5
Ростовъ на Дону	6,1	3,6	3,7	3,5	1,1	0,5

Станціи полученія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоны пудовъ								
Москва	16,1	14,3	16,0	15,3	16.6	18,5	19,8	23,7	29,1
Одесса	5,2	4,8	4,0	4,5	7,1	9,0	10,0	12,2	14.9
Варшава	1,4	1,8	2 8	3,8	3,8	4,3	5,2	6,6	9,5
Донская	—	—	—	23,9	20,0	20,5	19,3	12,8	7,7
Рига	1,6	0,8	1,0	0,4	2,4	2,9	2,6	4,7	5,2
Харьковъ	1,6	1,6	1,7	2.3	2,5	2,6	3,1	3,1	4,5
Лодзь	—	—	—	3,3	4,4	5,9	4,7	3,1	3,9
Петербургъ	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,2	1,5	2,4	3,5
Либава	1,3	1,5	0.9	1,3	1,2	2,1	2.7	3,4	2,7
Тула	1,4	1,4	1,2	1,7	2,1	2,3	2,6	2,2	2.2
Юзово	0,7	0,7	1,0	1,0	1,2	1,3	1,5	1,4	2.1
Домброва	0,6	0,7	1,2	1,2	1,6	1,5	2,0	1,6	2.0
Сосновицы	5,3	2,2	3,5	2,2	1,7	1,6	1.5	2,0	1 9

ТАБЛИ

Отправленіе и полученіе дровъ главнѣйшими дорогами (отправив

(Составлена на основаніи Сводной стат.

Дороги отправленія	Балтійская	Владикавказская	Закавказская	Либ.-Роменская	М.-Брестская	М.-Казанская	М.-Кіево-Ворон.	М.-Курская
	Дороги							
Балтійская	4673	—	—	—	—	—	—	—
Владикавказская	—	2514	—	—	—	—	—	—
Закавказская	—	—	4414	—	—	—	—	—
Либаво-Роменская	2	—	—	4916	1	—	331	—
М.-Брестская	—	—	—	1	15514	212	—	17
М.-Виндаво-Рыбинская	2	—	—	—	16	7	—	1
М.-Казанская	—	—	—	—	31	4169	—	6
М.-Кіево-Воронежская	—	—	—	—	—	—	1696	32
М.-Курская	—	—	—	—	55	297	2	3173
М.-Нижегородская	—	—	—	—	57	247	—	33
М.-Яросл.-Архангельск.	—	—	—	—	196	84	—	80
Николаевская	924	—	—	—	218	125	—	116
Пермь-Тюменская	—	—	—	—	—	—	—	—
Полѣсскія	—	—	—	24	6	—	30	115
Привислинскія	—	—	—	—	14	—	—	—
Риго-Орловская	1	—	—	103	10996	25	185	244
С.-П.-Варшавская	598	—	—	93	—	—	—	—
Сызрано-Вяземская	—	—	—	—	12	18	—	150
Юго-Западныя	—	—	—	—	17	—	—	—
Всего прибыло	6200	2516	4414	5138	27133	5194	2352	4015

Ц А № 26.

шими и получившими 2 или болѣе милл. пудовъ) въ 1898 году.

департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ).

Назначения										
М.-Нижегородск.	М.-Ярослав.-Архангельск.	Николаевская	Пермь-Тюменск.	Полѣсскія	Привислинскія	Рига-Орловск.	С.-П.-Варшавск.	Сызр.-Вяземск.	Юго-Западныя	Всего отправлено
Пункты										
—	—	11	—	—	—	301	472	—	—	5457
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2793
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4414
—	1	8	—	453	—	97	2198	—	30	9126
7	150	3	—	—	34	1	—	96	6	6041
—	1	2367	—	—	—	—	4	—	—	3055
151	1	—	—	—	—	—	—	1	—	4428
—	—		—	—	—	122	—	—	76	2298
448	5	1	—	—	—	—	—	339	—	4321
6166	158	48	—	—	—	—	—	—	1	6709
401	8683	3	—	—	—	—	—	—	—	9448
52	22	18079	—	—	—	—	161	—	—	19745
—	—	—	2461	—	—	—	—	—	—	2461
—	—	—	—	4887	3	289	113	508	708	7389
—	—	—	—	13	2928	—	486	—	22	4024
4	39	6	—	—	—	16636	—	53	1	28768
—	—	808	—	13	141	16	8415	—	3	10213
1	—	—	—	—	—	—	—	3900	—	4263
—	—	—	—	634	485	—	198	—	12325	14574
7229	9060	21335	2461	6001	3598	17463	12066	4914	13176	163932

ТАБЛИЦА № 27.

Полученіе дровъ важнѣйшими пунктами (получ. 2 или болѣе милл. пудовъ) въ 1893—98 годахъ.

Сост. на осн. Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи	Годы					
	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ					
Москва	59,4	57,8	57,9	58,5	59,8	56,6
Заводъ-Брянскій	13,3	11,3	14,7	13,4	10,2	10,7
Петербургъ	6,6	5,4	6,4	6,7	8,0	9,9
Бѣлостокъ	2,6	3,4	2,9	3,3	3,0	4,1
Тула	2,6	2,9	3,2	3,7	3,4	3,8
Одесса	1,9	2,0	1,7	2,9	2,8	3,7
Орелъ	3,6	8,0	3,5	3,5	3,3	3,4
Вильна	0,7	1,2	1,4	1,0	1,7	2,9
Варшава	1,7	1,7	1,8	2,3	2,3	2,7
Либава	0,7	1,1	1,4	1,0	1,9	2,7
Александровская (С.-П.-Варшавской дороги)	1,7	1,5	1,8	2,5	2,6	2,5
Тифлисъ	1,5	1,7	1,6	2,4	2,6	2,3
Минскъ	0,5	0,9	0,6	1,2	2,4	2,2
Рига	1,2	2,0	2,0	1,4	1,7	1,8
Иваново (Моск.-Ярославск.-Архангельской дороги)	3,4	2,9	1,0	0,8	1,1	1,2

ТАБЛИЦА № 28.

Отправленіе и полученіе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ главнѣйшими дорогами (отправл. и получ. 2 или болѣе мил. пудовъ) въ 1898 году.

Составлена на основаніи Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Дороги отправленія	Д о р о г и							
	Варш.-Вѣнская	Владикавказская	Екатерининская	К.-Х.-Севастоп.	М.-Брестская	М.-Казанская	М.-Курская	М.-Нижегородск.
	Т ы с я ч ъ							
Варшаво-Вѣнская	5712	—	—	—	—	—	—	—
Владикавказская	—	5536	233	116	—	—	—	—
Екатерининская	—	368	6478	5530	—		1	—
Иванг.-Домбровская	494	—	—	—	—	—	—	—
Либаво-Роменская	20	43	1983	3189	101	4	9	4
Моск.-Брестская	39	—	16	74	4884	272	294	45
М.-Кіево-Воронежская	—	1	338	1953	43	6	143	7
М.-Нижегородская	—	—	—	6	936	1416	426	6858
М.-Яросл.-Архангельская	—	—	—	6	1262	837	715	520
Николаевская	—	—	—	—	1206	336	220	280
Полѣсскія	44	34	996	1204	21	-	108	3
Привислинскія	103	—	—	—	1	—	—	—
Рыбинско-Орловская	—	33	253	1141	781	33	1776	77
Ряз.-Уральская	—	2	43	62	—	118	37	1
Спб.-Варшавская	106	—	—	—	2		—	—
Сызрано-Вяземская	—	1	20	114	57	162	331	4
Харьково-Николаевская	—	5	1252	1037	—	—	3	—
Юго-Восточныя	4	1764	1351	154	8	56	4	4
Юго-Западныя	65	20	595	80	36	—	77	14
Иностранныя	—	—	—	1	1	—	—	—
Всего прибыло	6619	7812	14581	15319	9812	6239	5620	7896

Назначение	М.-Яр.-Арханг.	Николаевская	Привисленская	Рига-Орловская	Раз.-Уральская	Сиб.-Варшавская	Сызр.-Вяземская	Х.-Николаевская	Юго-Восточная	Юго-Западная	Всего отправлено
Назначение	—	—	7	—	—	5	—	—	1	—	6838
	—	—	—	—	—	—	—	1	323	—	6208
	—	1	2	—	—	—	—	49	1310	1	13744
	—	—	628	—	—	129	—	—	—	1	7022
	9	19	284	1379	—	510	10	2306	2186	1757	18043
	167	106	566	351	11	63	828	22	93	194	8237
	106	1	10	459	2	39	7	1201	367	978	8105
	739	55	—	—	1	—	14	—	50	—	10521
	15178	193	—	—	—	—	1	—	15	2	18791
	165	5773	—	1	1	60	44	—	9	—	8184
	—	19	189	168	2	533	38	758	1179	2504	9855
	—	—	3129	—	—	1657	—	—	—	12	5126
	43	15	—	3784	53	24	536	80	2621	164	12850
	—	7	1	—	8145	—	852	47	1033	1	10355
	—	378	250	1095	—	6236	—	16	2	102	9597
	1	2	—	—	967	—	3172	1	406	—	5432
	—	—	—	—	1	1	—	3207	841	1059	7413
	28	27	—	—	54	—	3	23	11606	34	15203
	4	1	1039	180	—	692	—	969	104	12038	17061
	—	—	5	—	—	—	—	—	1	8407	8416
Назначение	16794	8058	6113	8608	9570	10527	5637	8746	22809	27255	230336

ТАБЛИЦА № 29.

Главнѣйшіе пункты отправленія каменнаго угля (отправившіе 5 и болѣе мил. пудовъ).

Сост. на осн. Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоны пудовъ								
Донецкій уголь.									
Алмазная (Юго-Восточн.) . .	10.2	8,1	11,9	11.9	23,6	26,1	32,1	39,2	48,3
Мушкетово (Екатерин.) . .	13,2	17,8	23,8	24,0	28,9	24,5	26,8	36,3	38,5
Рудничная „ . .	21,7	25,1	22,6	22,7	21,5	21,4	29,4	30,8	30,4
Горловка (Екат., К.-Х.-Сев.).	—	—	—	2,5	9,0	13,3	23,7	29,2	28,3
Ясиноватая (Екат.)	6,0	6,0	5,7	8,5	12,2	8,6	8,7	22,2	23,2
Шахтная (Юго-Восточн.) .	6,8	6,6	6,3	10,2	13,3	8,5	11,6	12,2	18,3
Мандрыкино (Екат.)	2,2	5,0	5,6	4,4	4,4	6,5	8,0	10,5	11,6
Кривой-Торецъ (К.-Х.-Сев.)	—	—	—	3,8	4,2	1,5	2,6	4,0	11,7
Криничная (Екатерин.) . .	—	—	—	—	—	0,3	1,6	7,0	11,4
Варваропольe (Ю.-Вост.) . .	9,5	8,1	11.5	11,1	9,1	8,8	7,7	8,5	10,5
Щегловка (Екатерин.). . .	1.4	2,4	4,2	4,9	5,7	9,0	7,6	7,0	8,2
Власовскія Копи (Ю.-Вост.)	—	—	—	—	1,1	7,1	7,0	8,2	8,0
Грушевка „	10,8	14,2	14,5	12,5	11,9	10,8	10,8	12,8	7,9
Голубовка „	—	—	—	—	—	—	5 7	8,9	7,8
Харцызскъ (Екатерин.) . .	—	—	—	9,0	5,5	4,0	12,0	6,0	7,4
Марьевка (Ю.-Вост.)	8,0	10,3	14,3	13,8	10,6	10,2	5,9	4,7	7,2
Домбровскій уголь.									
Домброва	—	—	—	31,1	32,4	36,3	38,6	47,2	51,7
Нивки	—	—	—	37,9	40,4	45,4	47,8	44,6	46,6
Милевицы	—	—	—	21,3	28,1	33,5	30,9	32,6	40,4
Стржемешицы	—	—	—	14,7	15,8	16,4	16,9	16,3	17,9
Гзиховъ	—	—	—	9,7	10,1	10,7	8,9	11,7	9,4
Сельце	—	—	—	5,0	6,0	6,6	6,1	4,6	8,0
Собств. Сосновицы	—	—	—	8,4	11,6	11,1	13,3	17,5	7,0
Казиміръ	—	—	—	5,1	6,0	4,9	6,0	5,4	5,5

ТАБЛИЦА № 30.

Полученіе донецкаго, домбровскаго, иностраннаго и подмосковнаго каменнаго угля отдѣльными дорогами въ 1890, 1895 и 1898 годахъ.

Сост. на осн. Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Дороги полученія	Родъ					
	Донецкій			Домбровскій		
	1890 г.	1895 г.	1898 г.	1890 г.	1895 г.	1898 г
	Милліо					
Балтійская	—	0,9	0,7	—	—	—
Варшаво-Вѣнская	—	—	—	59,8	76,4	96,0
Владикавказская	6,7	4,4	5,7	—	—	—
Екатерининская	33,6	73,1	129,9	—	—	—
Ивангородо-Домбровская	—	—	—	7,8	14,4	19,2
К.-Харьк.-Севастопольская	28,2	36,6	52,1	—	—	—
Либаво-Роменская	0,1	1,7	1,9	—	—	0,6
Лодзинская	—	—	—	24,5	43,4	37,0
Моск.-Брестская	1,4	1,8	2,3	0,5	0,7	0,6
М.-Казанская	0,7	0,8	1,1	—	0,1	0,3
М.-Кіево-Воронежская	1,6	5,4	6,9	—	0,2	0,1
М.-Курская	7,6	7,9	10,0	0,1	0,3	0,3
М.-Нижегородская	0,2	0,1	0,9	—	—	0,1
Николаевская	0,2	1,2	8,4	—	0,4	0,7
Привислинскія	0,2	—	0,1	9,4	15,1	20,9
Рыбно-Орловская	0,7	1,0	2,4	—	1,8	—
Ряз.-Уральская	0,2	0,9	2,0		—	—
С.-П.Варшавская	—	—	2,2	1,2	4,1	1,9
Сызр.-Вяземская	0,1	0,8	2,6	—	—	—
Харьково-Николаевская	16,1	23,6	24,4	—	0,1	0,2
Юго-Восточныя	18,6	23,7	40,3	—	—	—
Юго-Западныя	11,0	14,5	27,2	4,7	11,1	12,9
Всего	117,4	198,6	322,8	107,9	168,6	190,8

у г л я								
Иностранный			Подмосковный			Всего		
1890 г.	1895 г.	1898 г.	1890 г.	1895 г.	1898 г.	1890 г.	1895 г.	1898 г.
п о в ъ			п у д о в ъ					
0,7	1,4	2,4	—	—	—	0,7	2,6	3,0
—	—	—	—	—	—	59,8	76,4	96,1
—	—	—	—	—	—	6,7	4,4	5,7
—	—	—	—	—	—	33,5	73,1	129,9
—	3,6	12,3	—	—	—	7,8	18,0	31,5
—	—	—	—	—	—	28,2	36,6	52,2
0,1	0,1	0,4	—	—	—	0,1	1.8	2,9
—	—	7,4	—	—	—	24,5	43,4	44,4
0,4	0,1	0,1	—	0,1	0,1	2,4	2,7	3,1
0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,3	1,1	1,5	2,1
—	—	—	—	—	—	1,6	5,6	7,1
0 2	0,5	0,4	2,8	1,8	1,6	10,7	10,5	12,4
0 2	0,3	0,2	—	—	—	0,4	0,5	1,2
3,7	1,9	1 6	—	—	0,1	3,9	3,5	10,8
0,1	0,8	0,3	—	—	—	9,7	15,9	21,6
2,5	3,4	6,3	—	—	—	3,2	6,2	8,8
—	0,1	0,1	1,5	0,2	0,2	1,7	1,2	2 4
0,2	0,3	0,3	—	—	—	1,3	4,4	4,5
—	0,1	0,2	1,8	1,7	1,3	1 9	2,6	4,2
—	—	—	—	—	—	16,1	23,9	24,6
—	—	—	—	—	—	18 6	23,7	40,2
0,1	2 6	2,0	—	—	—	15,8	29,1	42,1
9,3	13,5	34,7	5,9	3,9	3,6	259,3	399 3	565,5

ТАБЛИЦА № 31.

Главнѣйшіе пункты полученія каменнаго угля (получившіе 5 и болѣе милл. пуд.).

(Сост. на осн. Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ).

Станціи	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ								
Лодзь	24,5	30,6	32,2	36,2	38,5	43,3	42,9	46,2	44,4
Варшава	32,4	31,2	32,6	35,5	40,5	43,1	43 4	47.0	43 2
Маріуполь	6,2	11,4	12,4	14,4	17 7	20,2	19,0	23,9	28,9
Кайдакская (Екатер. дор.)	8,3	12,5	16 7	16,5	20,9	22,9	25,3	26,2	25,1
Тритузная „	10 5	13,2	13 8	16.5	19,7	20,6	23,8	22,6	22,2
Ростовъ	15,1	16,8	16,3	17,7	19,0	17,6	18,3	19,6	19,7
Таганрогъ	5,6	4,3	4,0	3 8	4,3	3,5	4,0	8,0	13,1
Островецъ (И.-Домбр. д.)	2,4	1,7	3,3	3,2	5,3	6,4	6,6	8,1	12,4
Харьковъ	5,2	5,7	7,3	7,1	7,2	7,4	9,6	11,0	11,0
Москва	8,4	7,3	7,9	10,0	8,6	10,4	10,7	10,3	10,2
Дружковка (К.-Х.-Сев. д.)	0,1	—	—	0,4	3,9	4,4	6,3	7,9	10,0
Одесса	3.0	4,4	5,9	8,2	8,3	7,9	7,8	8,3	9,5
Домброва	5,4	5,3	5,7	6,4	7,1	9,5	11,7	10,4	9,5
Ченстоховъ	3,1	3,9	4,8	4,8	5,1	5,7	6,2	7,4	8,2
Сартана (Екатер. дор.)	—	—	—	—	—	—	—	1,8	7,7
Ивангородъ	—	—	—	2,1	2,7	2,6	2,7	2,6	7,2
Юзово (Екатер. дор.)	—	—	—	2,0	1,6	0,2	1,8	1,1	6.1
Рига	0,9	3,2	2,3	2,7	4,0	5,1	5 2	5,6	5,9
Кривой Рогъ (Екатер. дор.)	—	—	—	1,8	2,5	2,5	3,1	4,9	5,7
Славянскъ (К.-Х.-Сев. д.)	—	—	—	2,1	1,9	1,0.	4,1	5,3	5,5
Гзиховъ (В.-Вѣнск. д.)	—	—	—	—	—	—	—	0,1	5,2
Руда Гузовская (В.-Вѣн. д.)	3,4	2,8	3,6	3,9	4,3	4,6	4,6	4,5	4,7
Петербургъ	—	—	—	1,2	0,1	0,6	1,7	5,5	4,6
Березники (Пермь-Тюмен. д.)	5,3	5,9	6,2	6,2	5,6	5,2	5,4	5,3	3,0

ТАБЛИЦА № 32.

Главнѣйшіе пункты отправленія нефти и нефтяныхъ остатковъ (отправившіе 1 мил. пуд. и болѣе).

Сост. на осн. Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Пункты отправленія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ								
Нижній	13,7	15,1	15,9	21,1	16,0	15,7	18,7	28,9	24,0
Ярославль	2,5	3,0	6,5	6,4	9,2	13,4	15,4	13,6	16,5
Саратовъ	1,2	1,8	1,9	7,5	12,1	13,6	14,8	14,3	14 3
Царицынъ	6,6	6,8	7,7	9,2	10,7	9 6	7,4	12,4	12,1
Кинешма	0,5	0,6	1,8	4.2	4,7	5,0	5,8	6,3	8,7
Баку	3,3	3,5	3,7	5,0	4,9	4,6	4,8	7,1	6,9
Грозный	„	„	„	„	0,9	3,1	5,8	18,2	6,7
Рыбинскъ	„	„	„	0,1	1,6	3.9	6,1	4,0	4,9
Рязань	1,0	0,8	1,2	1,6	2,7	2,5	3,9	3,7	3,9
Камышинъ	„	„	„	„	„	1,5	1,0	2,2	2,3
Самара	0,9	0,9	1,1	0,7	1,0	1,2	1,6	1,6	1,6
Ильская	1,1	1,0	0,6	0,2	0,6	1,1	0 7	1,3	0,8
Батраки	1,0	2,4	1,3	0,3	2,5	4,9	4,3	4,6	0.6
Итого	31 8	35,9	41,7	56,2	67,1	80,0	90,4	118,2	103.2
% отношеніе итога къ общей перевозкѣ	92%	96%	96%	97%	97%	97%	97%	98%	96%
Общая перевозка	34,5	37,4	43,1	58,6	69,4	82,7	93,0	120,8	108,7

ТАБЛИЦА № 33.

Главнѣйшіе пункты полученія нефти и нефтяныхъ остатковъ.

Сост. на осн. Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Пункты полученія	Г о д ы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ.								
Москва	11,1	12,5	14,5	20,4	18,0	18,5	21,2	26,5	26,1
Петербургъ	0,3	0,3	0,4	1,2	3,3	4,4	5,4	5,3	5,9
Иваново-Вознесенскъ	0,5	0,8	1,8	3,7	3,8	3,7	4,5	5,3	5,6
Батумъ	--	—	—	3,5	3,2	2,4	2,2	4,3	3,7
Орѣхово (М.-Нижегор.)	2,1	1,6	2,1	2,5	2,5	2,4	3,2	2,9	3,0
Новороссійскъ	—	—	—	—	0,5	2,1	2,0	1,3	2,6
Тосно (Балт.)	—	—	—	—	0,2	1,9	2,2	2,1	2,4
Домнино (Юго-Вост.)	—	—	—	—	0,9	1,2	1,2	2,0	2,4
Брянскъ	—	—	—	0,2	0,4	0,5	1,5	2,0	2,2
Серпуховъ (М.-Курск.)	0,2	0,3	0,5	1,4	0,7	1,5	1,8	1,7	1,8
Глухово „	—	—	—	—	1,4	1,5	1,7	1,8	1,7
Козловъ	0,8	—	0,3	0,4	0,8	2,0	0,4	1,8	1,6
Щелково (М. Яр.-Архапг.)	--	—	—	—	0,2	1,3	1,4	1,5	1,4
Вичуга „	—	—	—	0,6	0,6	0,7	1,1	1,3	1,4
Грязи (Юго-Восточн.)	—	—	—	2,0	1,9	0,5	—	2,5	1,3
Долляръ (Закавк.)	—	—	—	0,5	0,5	0,8	1,0	1,0	1,3
Озеры (М.-Казанск.)	—	—	—	0,2	1,1	0,5	1,1	1,3	1,1
Орелъ	—	—	—	0,1	0,1	0,1	0,7	1,2	1,1
Рига	1,6	0,7	0,9	0,6	0,8	0,8	1,1	0,8	1,0
Карабаново (М.-Яр.-Арх.)	0,6	0,6	0,6	0,8	0,9	1,0	1,0	1,1	1,0
Егорьевскъ (М.-Казанск.)	—	—	—	0.7	0,7	1,0	1,1	0,8	1,0
Тифлисъ	—	—	—	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,8
Тула	—	—	—	0,3	0,7	0,8	1,1	1,0	0,8
Богородскъ (М.-Нижегор.)	1,3	1,4	1,8	2,5	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7
Рязань	0,8	0,9	0,2	0,4	1,0	1,5	0,4	0,7	0,5
Петровскъ	—	—	—	—	—	0,1	2,2	12,9	0,2
Батраки (Сызр.-Вяземск.)	0,2	0,9	0,3	—	2,2	4,5	3,6	4,0	—

ТАБЛИЦА № 34.

Отправленіе и полученіе нефти и нефтяныхъ остатковъ главнѣйшими дорогами (отправившими и получившими 1 мил. пуд. и болѣе) въ 1898 году.

По даннымъ Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Дороги отправленія	Дороги назначенія: Тысячъ пудовъ																
	Балтійская	Владикавказская	Закавказская	М.-Брестская	М.-Казанская	М.-Кіево-Воронеж.	М.-Курская	М.-Нижегородск.	М.-Яр.-Арханг.	Николаевская	Рыбинско-Орловская	Ряз.-Уральская	Сам.-Златоуст.	Сызр.-Вяземская	Юго-Восточныя	Юго-Западныя	Всего отправлено
Владикавказская .	—	4721	—	—	6	457	2	—	—	—	—	1	—	1	1023	245	7603
Закавказская. . .	—	—	6926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6926
М.-Винд.-Рыбинск.	2522	—	—	—	—	—	—	—	—	2358	—	—	—	—	—	—	4899
М.-Казанская . .	—	—	—	1	4237	—	11	2	1	2	—	1	—	—	1	—	4257
М.-Нижегородская	19	—	—	1195	2735	—	951	13189	1786	4250	117	—	—	8	—	—	24335
М.-Яросл.-Арханг.	—	—	—	2667	920	1	3158	253	16500	993	810	—	—	2	1	—	25327
Ряз.-Уральская. .	10	—	—	96	3291	1753	400	294	199	2018	2123	4313	—	1758	265	32	16949
Сам.-Златоустовск.	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	2273	301	—	—	2601
Юго-Восточныя. .	6	381	—	137	1604	116	72	647	405	755	1263	331	—	917	6516	157	13961
Всего прибыло.	2579	5104	6926	4140	12811	2345	4666	14390	18899	10976	4324	4648	2281	3017	7813	1017	108689

ТАБЛИЦА № 35.

Главнѣйшіе пункты отправленія керосина и другихъ осв'ѣтительныхъ маслъ (отправившіе 200 тысячъ пудовъ и болѣе).

Составлена на основаніи Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи отправленія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоны пудовъ								
Баку	45,1	47,9	52,2	55,8	47,9	50,4	45,1	54,9	60,1
Царицынъ	11,9	11,7	10,4	11,1	9,2	8,6	10,7	8,3	8,9
Саратовъ	1,7	2,2	2,4	5,2	6,9	6,5	5,3	5,6	6,0
Петровскъ	—	—	—	—	0,5	4,1	13,3	3,9	5,3
Одесса	2,0	2,7	3,3	3,7	4,3	3,9	3,2	4,6	3,6
Нижній	3,2	4,0	4,4	2,8	2,6	2,9	2,7	2,8	2,8
Варшава	2,7	2,6	1,9	1,6	1,5	1,7	1,6	1,3	1,8
Батраки	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,1	1,0	1,1	1,0
Левшино	0,2	0,3	0,3	0,7	0,7	0,8	0,9	1,1	0,8
Грозный	—	—	—	—	0,1	—	0,5	0,6	0,8
Рыбинскъ	—	—	0,1	0,1	0,1	0,6	0,7	0,7	0,7
Ярославль	0,2	0,3	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,5
Рязань	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,2
Рига	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Самара	—	—	—	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3
Волга (М.-Яр.-Арханг.)	—	—	—	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Москва	—	—	—	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Уфа	—	—	—	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Камышинъ	—	—	—	—	—	0,1	0,4	0,2	0,2
Николаевъ	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2
Петербургъ	—	-	—	0,2	0,1	0,1	0,4	0,2	0,2
Домнино (Юго-Вост.)	2,1	2,7	3,3	0,4	1,0	0,8	0,1	0,2	—
Итого	—	—	—	84,0	77,4	83,3	87,5	87,2	94,3
% отнош. ко всей перевозкѣ	—	—	—	97%	98%	98%	98%	98%	98%
Вся перевозка	73,9	76,9	80,3	86,5	79,7	85,4	89,0	89,2	96,5

ТАБЛИЦА № 36.

Главнѣйшіе пункты полученія керосина и другихъ освѣтительныхъ маслъ (получившіе 200 тысячъ пудовъ и болѣе).

Станціи полученія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ								
Батумъ	44,4	47,0	51,2	54,9	46,9	49,4	44,0	53,8	58,9
Петербургъ	2,9	3,7	3,0	3,4	3,2	2,5	3,7	3,8	3,7
Варшава	3,5	3,4	2,5	2,4	2,8	2,6	2,6	5,7	2,8
Москва	1,9	1,8	1 6	2,2	2,0	2,2	2,1	2,6	2,4
Грязи (Юго-Вост.)	0,4	—	—	0,1	0,7	1,0	0,3	0,5	0,5
Лодзъ	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7
Рига	0,4	0,4	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5
Донская (Юго-Вост.)	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,6	0,4	0,3	0,4
Либава	0,6	0,8	0,9	0,4	0,3	0,3	0,8	0,1	0,4
Тура (Пермь-Тюменск.)	—	—	—	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,4
Кіевъ	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Сосновицы	0,5	0,5	0,3	0 1	0,2	0,5	0,3	0,2	0,3
Харьковъ	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Орелъ	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Вильно	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3
Новороссійскъ	—	—	—	.	—	2,7	11,7	0,4	0,3
Рязань	–	–	—	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Акстафа (Закавказск.)	—	—	—	0 2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Тула	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Бердичевъ	—	—	—	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
Тифлисъ	--	—	--	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
Навтлугъ (Закавказск.)	—	—	—	0,1	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Кутно (Варш.-Вѣнской)	--	—	—	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
Козловъ (Ряз.-Уральск.)	0,1	0,1	0,1	1,6	0,8	0,2	0,1	0,1	0,1
Домнино (Юго-Вост.)	1,2	1,1	1,7	1,3	0,5	0,4	—	0,2	—
Итого	–	–	–	70,8	62,0	66,4	70,3	69,1	74,6
% отнош. ко всей перевозкѣ	–	–	–	82%	78%	78%	79%	79%	78%
Вся перевозка	73,9	76,9	80,3	86,5	79,7	85,4	89,0	89,2	96.5

ТАБЛИ

Отправленіе и полученіе керосина и другихъ освѣтительныхъ маслъ главнѣйшими

Составлена на основаніи Сводной статистики

Дороги отправленія	Дороги											
	Балтійская	Варшавско-Вѣнская	Владикавказская	Екатерининская	Закавказская	Закаспійская	Иванг.-Домбровская	К.-Харьк.-Севастоп.	Либаво-Роменская	Лодзинская	Моск.-Брестская	Моск.-Казанская
	Тысяч											
Владикавказская	1	—	1244	678	—	—	267	425	169	4	53	26
Закавказская	—	—	—	—	60149	—	—	—	—	—	—	—
Закаспійская	—	—	—	—	—	516	—	—	—	—	—	—
М.-Нижд.-Рыбинская . .	150	—	—	—	—	—	—	—	34	—	—	—
М.-Нижегородская . . .	89	—	—	—	—	—	—	—	19	—	185	247
М.-Яр.-Архангельская .	4	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	1
Пермь-Тюменская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Привислинскія	—	979	—	—	—	—	6	—	1	666	—	—
Ряз.-Уральская	250	—	—	—	—	—	8	1	377	2	253	907
Сам.-Златоустовская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Сызр.-Вяземская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115
Юго-Восточныя	22	—	3	63	—	—	54	482	573	—	102	213
Юго-Западныя	—	16	—	—	—	—	287	—	—	4	2	—
Всего прибыло . . .	602	999	1247	780	60149	516	633	932	1195	676	660	1875

Ц А № 37.

дорогами (отправившими и получившими 500 тыс. пудовъ и болѣе) въ 1898 году.

департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

н а з н а ч е н і я															
М.-К.-Воронежская	М.-Нижегородская	М.-Яр.-Архангельская	Николаевская	Пермь-Тюменская	Полѣсскія	Привислинскія	Рига-Орловская	Ряз.-Уральская	Сам.-Златоустовская	С.-П.-Варшавская	Сызрано-Вяземская	Харьк.-Николаевская	Юго-Восточныя	Юго-Западныя	Всего отправлено
п у д о в ъ															
17	42	—	71	—	177	1677	28	—	1	412	1	158	297	326	6072
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60149
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	516
—	—	—	139	—	—	—	134	—	—	32	—	—	—	—	749
—	1187	128	746	—	4	—	194	2	—	10	1	—	—	—	2904
1	14	706	3	—	—	—	1	—	—	3	—	—		2	752
—	—	—	—	780	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	814
—	—	—	—	—	—	129	—	—	—	4	—	—	—	—	1851
154	37	140	1094	—	334	357	469	1005	—	154	442	40	55	119	633
—	—	—	1	9	—	—	—	5	498	—	94	—	—	—	836
—	—	—	3	—	—	—	—	—	158	—	375	—	—	—	670
652	109	1	1798	—	270	991	429	5	—	217	90	503	2518	173	9222
1	—	—	—	—	40	662	—	—	—	37	—	1	—	2586	3639
846	1397	977	4130	789	853	3816	1654	1024	658	971	1004	837	2883	3251	96481

ТАБЛИ

Отправленіе и полученіе соли главнѣйшими дорогами (отправив

Составлена на основаніи Сводной статистики

Дороги отправленія	Дороги получения: Балтійская	Бакунчанская	Варш.-Вѣнская	Владикавказская	Екатерининская	Закавказская	Ив.-Домбровская	К.-Хар.-Севастоп.	Либ.-Роменская	М.-Брестская	М.-Казанская
Балтійская	844	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бакунчанская	—	14935	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владикавказская	—	—	—	1086	—	—	—	—	—	—	—
Закавказская	—	—	—	—	—	1039	—	—	—	—	—
К.-Х.-Севастопольская	9	—	702	723	5206	—	725	2347	1468	654	44
М.-Винд.-Рыбинская	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
М.-Нижегородская	80	—	—	—	—	—	—	—	1	803	369
М.-Яросл.-Архангельск.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—
Риго-Орловская	445	—	—	—	—	—	—	—	24	—	—
Ряз.-Уральская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	353
Сам.-Златоустовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Сызрано-Вяземская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71
Юго-Восточныя	—	—	—	11	—	—	—	—	1	23	—
Юго-Западныя	—	—	459	—	—	—	480	1	—	45	—
Всего прибыло	1420	14935	1834	1820	5255	1039	1314	2349	1871	1572	1363

Ц А № 38.

шими и получившими 900 тысячъ пудовъ и болѣе) въ 1898 году.

департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

назначения														
М.-К.-Воронежск.	М.-Курская	М.-Яр.-Арханг.	Николаевская	Полѣсскія	Привислинскія	Рыбно-Орловская	Рыб.-Уральская	Сам.-Златоустов.	Спб.-Варшавская	Сызр.-Вяземская	Х.-Николаевская	Юго-Восточныя	Юго-Западныя	Всего отправлено
—	—	—	26	—	—	—	—	—	38	—	—	—	—	914
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14935
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	28	—	1115
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1039
1645	1045	55	84	727	1422	2379	302	8	1387	722	1541	6303	1922	31849
—	—	—	411	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	1004
—	90	6	480	99	—	6	1	—	50	6	—	—	—	2914
—	1	1410	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1432
—	—	—	1	1	—	596	—	—	297	—	—	—	1	1376
3	—	—	—	2	—	1	1755	3	—	183	—	136	—	2438
—	—	—	1	—	—	—	—	1200	—	4	—	—	—	1211
—	1	—	—	—	—	—	1	9	—	848	—	—	—	931
18	—	—	—	75	—	25	3	—	1	53	—	1217	—	1427
3	1	—	—	195	1281	—	—	—	203	—	1	1	5165	7895
1869	1150	1470	1180	1198	3000	3032	2063	1234	2099	1820	1665	7686	7224	74757

ТАБЛИЦА № 39.

Главнѣйшіе пункты полученія руды.

Сост. на осн. Сводной стат. перевозокъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи полученія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоны пудовъ								
Юзово	8,2	7,4	9,4	11,8	20,6	14,5	20,6	33,4	20,5
Тритузная	5,5	8,3	6,1	9,3	11,9	13,7	14,5	13,0	14,3
Кайдакская	5,2	7,4	9,4	9,9	11,4	17,2	14,2	19,8	11,4
Юрьевка	—	—	—	—	—	1,4	4,0	10,1	8,8
Дружковка	—	—	—	0,2	3,8	3,2	3,2	8,1	7,9
Сартана	—	—	—	—	—	—	—	0,8	7,5
Петровскіе заводы	—	—	—	—	—	—	—	—	7,2
Таганрогъ	—	—	—	—	—	—	0,2	4,4	7,1
Поти	11,4	8,5	13,1	12.0	13,5	13,7	15,4	12,4	16,4
Шаронавь	—	—	—	—	—	9,3	9,3	10,7	15,5
Домброва	5,3	4,0	6,5	8,1	0,3	7,4	7,7	9,6	10,5
Островецъ	1,0	1,1	1,6	1,6	2,9	2,9	3,0	5,8	3,7
Неклань	0,1	0,4	0,5	0,7	1,1	1,5	1,5	1,6	2,1
Гзиховъ	—	—	—	—	0,4	0,8	1,2	1,6	1,6
Сосновицы	1,5	1,1	1,3	1,9	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7
Левшино	—	0,1	0,7	1,2	0,5	0,7	1,1	1,2	1,4
Тарасково	0,8	0,6	0,9	1,1	0,8	0,7	1,1	0,9	1,1
Александровскій заводъ	0,4	0,7	0,7	1,0	0,8	0,9	0,6	1.0	1,0
Итого	39,4	39,6	50,2	58,5	76,8	88,4	98,2	135,5	138,7
Всего перевезено	44,9	46,8	61,6	69,8	89,6	101,0	111,1	157,0	161,8

ТАБЛИЦА № 40.

Отправленіе и полученіе руды желѣзной главнѣйшими дорогами (отправившими и получившими 1 мил. пуд. и болѣе) въ 1898 году.

Составлена на основаніи Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Дороги отправленія	Дороги назначенія												
	Варш.-Вѣнская	Екатерининская	Закавказская	Ив.-Домбровская	К.-Х.-Севастоп.	М.-Курская	М.-Нижегородск.	Пермь-Тюменск.	Рыбно-Орловская	Сам.-Златоустов.	Сызр.-Вяземская	Юго-Восточныя	Всего отправлено
	Тысячъ пудовъ												
Варшаво-Вѣнская	6930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6933
Екатерининская	728	68862	—	9821	7757	21	153	—	1647	—	—	13866	101633
Закавказская	—	—	32759	—	—	1	—	—	—	—	—	—	32760
Ивангородо-Домбровская	12	—	—	2263	—	—	—	—	—	—	—	—	2277
Курско-Харьк.-Севастопольская	1	1521	—	18	196	94	1	—	2	—	—	366	2209
Московско-Курская	—	—	—	—	3	99	1124	—	3	—	210	—	1443
Пермь-Тюменская	—	60	—	—	4	31	5	8777	22	22	—	24	9021
Сам.-Златоустовская	—	—	—	—	—	15	1	8	—	2503	—	9	2566
Сызрано-Вяземская	—	—	—	—	—	1078	18	—	3	—	1540	—	2711
Юго-Восточныя	—	20	—	—	—	6	—	—	—	—	—	1606	1684
Всего прибыло	7675	69039	32759	12110	7964	1348	1367	8793	1707	2526	1750	15906	161829

ТАБЛИЦА № 41.

Главнѣйшія станціи отправленія чугуна.

Сост. на осн. Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи отправленія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ								
Юзово (Екатер.)	1,4	1,2	1,6	2,7	3,5	4,0	6,6	8,8	8,2
Юрьевка (Юго-Вост.) . . .	—	—	—	—	—	—	1,3	5,1	5,6
Кривой Рогъ (Екатер.) . .	—	—	0,3	1,3	1,3	1,2	2,0	2,7	3,0
Кайдакская „ . .	1,7	2,7	0,6	0,3	0,6	1,7	3,0	1 9	0,1
Пашія (Пермь-Тюм.) . . .	0,7	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	1,7	1,6
Кизелъ „ . . .	0,6	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	1,2	1,3
Кушва „ . . .	1,7	1,0	0,9	1,0	1,0	1,3	0,9	1,0	0,9
Сулея (Сам.-Злат.)	0,7	0,6	0,5	0,5	0,8	0,8	0,8	1,2	0,6
Кропачево „	0,1	0,2	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,5
Симская „	—	—	—	0,1	0,2	0,1	0,5	0,4	0,4
Рыбинскъ	0,1	0,6	0,7	0,7	0,7	1,0	0,7	1,6	1,3
Нижній	0,2	0,6	1,0	0,8	1,1	0,2	0,5	0,9	0,5
Неклань (Ив.-Домб.)	0,3	0,4	0,5	0,7	1,1	1,3	1,6	1,7	2,0
Сосновицы (Варш.-Вѣн.) . .	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,3	0,4
Козлова-Засѣка (М.-Кур.) .	—	—	—	—	—	—	—	0,9	3,4
Петербургъ	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6
Рига	4,0	0,4	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,5

ТАБЛИЦА № 42.

Отправленіе и полученіе чугуна главнѣйшими дорогами (отправившими и получившими 500 тыс. пуд. и болѣе) въ 1898 году.

Составлена на основаніи Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Дороги отправленія	Дороги						
	Варш.-Вѣнская	Екатерининская	Ив.-Домбровская	К.-Х.-Севастоп.	Лодзинская	М.-Курская	М.-Нижегородск.
	Тысяч						
Варш.-Вѣнская	460	—	2	—	75	—	—
Екатерининская	216	2305	—	2	—	907	217
Ив.-Домбровская	1819	—	396	—	10	—	—
М.-Винд.-Рыбинская	—	—	—	—	—	—	—
М.-Курская	417	16	153	5	155	942	217
М.-Нижегородская	1	—	1	4	—	63	161
Николаевская	—	5	4	11	—	77	137
Пермь-Тюменская	—	23	—	5	—	1	1
Риго-Орловская	11	1	23	6	1	9	2
Сам.-Златоустовская	1	1	—	—	—	1	1
Харьк.-Николаевская	17	403	7	19	—	22	1
Юго-Восточныя	140	2400	69	521	65	140	38
Всего прибыло	3202	5205	1580	1834	671	2243	792

назначения									
М.-Яр.-Архангел.	Николаевская	Пермь-Тюменск.	Привислинская	Рязано-Орловская	Сам.-Златоустов.	Х.-Николаевская	Юго-Восточная	Юго-Западная	Всего отправлено
пункты									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	537
127	195	5	689	579	—	498	483	354	12582
—	—	—	3	—	—	—	—	—	2228
—	1329	—	—	1	—	—	—	—	1332
173	361	—	126	696	3	1	24	2	3500
160	179	—		—	1	—	11	—	628
52	239	18	—	6	30	—	2	1	658
1	80	7827	7	168	4	1	13	1	8142
—	—	2	4	618	—	7	17	11	775
2	701	18	—	—	1406	—	8	—	2172
6	2	—	18	2	—	42	22	21	612
11	244	—	152	92	—	276	2065	248	6882
745	6701	7872	1160	2181	1449	839	2686	735	42254

ТАБЛИЦА № 43.

Главнѣйшія станціи полученія чугуна.

Сост. на осн. Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи полученія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ								
Луганскъ (Юго-Вост.) . . .	—	—	—	—	—	—	—	0,3	1,7
Тритузная (Екатерин.) . .	—	0,1	0,5	0,2	0,4	0,1	0,1	1,0	1,5
Сартана „ . .	—	—	—	—	—	—	—	0,5	0,9
Кайдакская „ . .	—	—	—	—	—	0,1	0,3	0,9	0,8
Дружковка (К.-Х.-Сев.) . .	—	—	—	—	—	0,3	1,6	2,2	0,4
Сосновицы (Варш.-Вѣнск., Ив.-Домбровск.) . . .	0,8	0,7	0,9	1,1	1,1	1,4	1,7	1,7	2,3
Островецъ (Ив.-Домбров.) .	—	—	—	0,2	0,2	0,2	0,5	1,0	0,6
Домброва (В.-Вѣнск., Ив.-Домбровск.).	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5
Левшино (Пермь-Тюм.) . .	0,9	0,9	0,9	1,6	1,8	2,4	2,0	2,3	3,1
Березники „ . .	0,9	1,2	1,2	1,1	1,0	1,0	1,1	1,5	2,0
Чусовская „ . .	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	1,4	0,9
Пермь „ . .	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3
Уфа (Сам.-Златоуст.) . . .	—	1,0	0,9	0,3	0,5	0,7	0,6	1,1	0,8
Петербургъ	0,3	1,1	1,7	1,5	1,9	3,8	6,4	6,8	6,5
Москва	0,8	0,9	1,1	1,8	2,2	1,5	1,6	2,4	2,4
Брянскій заводъ (Бѣжицкая Риго-Орл.).	4,1	3,0	0,5	1,0	1,1	1,2	1,1	1,2	1,7
Варшава	0,2	0,1	0,4	0,7	0,7	0,7	0,8	1,0	1,2
Лодзь	0,1	0,2	0,2	0 3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,7

ТАБЛИЦА № 44.

Главнѣйшіе пункты отправленія желѣза и стали.

Сост. на осн. Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи отправленія.	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ								
Тритузная (Екатер.) . . .	0,4	1,1	1,8	0,8	1,9	2,0	2,7	2,3	4,0
Кайдакская „	0,3	0,3	0,3	0,2	0,6	0,8	1,0	1,6	1,9
Таганрогъ „ . . .	—	—	—	—	0 1	0,1	0,1	0,3	1.8
Сартана „ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1,3
Луганскъ (Юго-Вост.) . . .	—	—	—	—	0,2	—	0,1	0,1	0,7
Маріуполь (Екатер.) . . .	—	—	—	—	0,1	—	0,3	0,2	0,7
Юзово „ . . .	—	—	—	0.2	0,1	0,1	0,2	0,5	0,7
Ростовъ.	0,7	0,7	0,9	1,1	1 0	0.8	0,8	0,9	0,7
Волынцево (Екатер.) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6
Одесса	—	—	—	0,1	0,3	0,2	0,4	0,4	0.7
Домброва(В.-Вѣн. и И.-Дом.)	2,7	2,6	3,1	3,6	4,0	4 5	4,7	5,1	6,1
Сосновицы „ „	2,6	2,3	2,9	3,7	4,2	4.7	5,0	5,5	5,5
Варшава	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,1	1,2
Островецъ (И.-Домбр.). . .	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,7	1,0
Нижній-Тагилъ (П.-Тюмен.)	1,2	1,0	1,4	1,4	1,2	1,1	1,1	1,7	2,2
Екатеринбургъ . .	1,0	1,3	1,2	1,5	1,4	1,2	1,6	1,1	1,0
Чусовская „ .	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5
Вязовая (Сам.-Злат.) . . .	—	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	0,8
Нижній.	4,7	4,4	5,3	5,2	4,0	3,6	3,5	3,8	3,7
Муромъ (М.-Ниж.)	0,9	1,0	1,1	1,3	1,3	1,0	1,1	1,5	1,5
Рыбинскъ.	0,6	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3
Царицынъ	1,7	1,4	1,6	2,1	1,8	1,5	1,3	1,1	0,8

Станціи отправленія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоновъ пудовъ								
Саратовъ	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5
Москва	0,9	0,8	1,0	1,5	1,5	1,4	1,7	2,3	2,6
Петербургъ	1,0	0,7	1,0	1,2	1,3	1,3	1,3	1,8	1,9
Рига	0,2	0,2	0,3	0,3	0,6	0,4	0,7	0,8	1,3
Либава	0,3	0,3	0,4	0,4	0,7	0,6	0,7	0,9	1,0
Батумъ	0,3	0,5	0,1	0,2	0,3	0,1	0,3	0,4	0,8
Каттовицъ (Верхне-Силез.).	—	—	—	—	0,2	0,7	0,5	0,6	1,1
Свентохловитцъ „ .	—	—	—	—	—	0,3	0,5	0,5	0,6
Моргенротъ „ .	—	—	—	—	0,4	0,9	0,9	0,8	0,5

ТАБЛИЦА № 45.

Отправленіе и полученіе желѣза и стали отдѣльными районами въ 1898 году.

Сост. на осн. Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

(Дѣленіе на районы см. примѣч. на стр. 218).

Районы назначенія	Районы отправленія										
	Прибалтійскій	Привислинскій	Сѣверо-Западный	Подмосковный	Верхне-Волжскій	Нижне-Волжскій	Уральскій	Южный	Закавказскій	Иностранныя дороги	Всего прибыло
	Тысячъ пудовъ										
Прибалтійскій	1924	1774	88	299	693	2	323	1101	—	150	6354
Привислинскій	259	8953	186	128	92	15	91	291	—	573	10588
Сѣверо-Западный	701	1015	575	496	244	157	101	960	—	113	4362
Подмосковный	879	1134	82	2355	3447	169	609	1565	—	178	10418
Верхне-Волжскій	388	146	5	1067	1146	30	35	162	—	21	3000
Нижне-Волжскій	166	146	28	286	76	480	125	101	—	34	1442
Уральскій	26	23	2	68	11	11	7351	10	—	11	7513
Южный	385	2537	58	235	704	925	675	14260	—	1903	21682
Закавказскій	—	757	—	1	2	—	6	1066	1202	303	3337
Всего отправлено	4728	16485	1024	4935	6415	1789	9316	19516	1202	3286	68696

ТАБЛИЦА № 46.

Главнѣйшіе пункты полученія желѣза и стали.

Составлена на основаніи Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Станціи полученія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоны пудовъ								
Донская (Юго-Вост.) . . .	1,7	1,4	1,5	2,0	1,7	1,3	1,2	1,0	0,6
Сартана (Екатерин.)	—	—	—	—	—	—	—	0,6	1,2
Кайдакская „	0,1	0,3	0,4	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9
Тритузная „	—	—	—	—	0,1	—	0,1	0,1	0,8
Нижнеднѣпровскъ (Екат.) . .	—	—	—	—	—	—	0,1	0,4	0,7
Екатеринославъ „ . .	0,1	0,1	0,2	0,2	0,5	0,3	0,4	0,5	0,5
Харьковъ	0,4	0,3	0,5	0,5	0,5	0,6	0,8	1,0	1,4
Кіевъ	0,4	0,3	0,4	0,4	0,6	0 4	0,5	0,7	1,0
Ростовъ	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,8	0,7	0,9
Одесса	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7
Маріуполь	—	—	—	—	—	—	—	—	0,7
Таганрогъ	—	—	—	—	0,1	0,1	0,2	0,3	0,7
Николаевъ	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,1	0,5
Варшава	1,9	1,7	2,3	2,7	3,0	3,1	3,5	3 6	4,5
Сосновицы	0,4	0 5	0,7	0,8	1,0	1,0	1,1	1,1	1,6
Домброва	0,1	0,1	0,2	0,5	0,4	0,6	0,7	0,8	0,8
Лодзь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,6	0,4	0,6
Москва	3,1	3,1	3,2	3,6	4,2	4,4	4,9	5,2	6,0
Коломна (М.-Казан.)	0,4	0,4	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7	1,3	1,0
Тула	0,3	0,4	0,5	0,5	0,7	0,6	0,8	0,7	0,8

Станціи полученія	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліоны пудовъ.								
Левшино (Пермь-Тюмен.) . .	2,7	2,6	2,9	3,3	2,9	2,6	3,0	3,8	3,8
Уфа „ . .	—	0,7	1,0	0,7	0,5	0,5	0,5	0,7	0,9
Пермь „ . .	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4
Нижній-Тагилъ „ . .	—	—	—	—	0,1	0,1	0,4	0,5	0,5
Петербургъ	1,0	1,1	1,5	1,5	1,4	1,5	1,4	2,1	2,0
Рига	0,3	3,6	0,7	0,9	0,8	1,2	1,5	1,7	1,5
Либава	—	0,1	0,2	0,4	0,5	0,7	0,7	0,5	0,5
Брянскій заводъ (Риго-Орл.) .	—	—	—	0,3	0,4	0,9	0,5	0,9	1,2
Брянскъ	—	—	—	0,2	0,3	0,3	0,5	0,4	0,7
Нижній-Новгородъ	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	0,7	0,9	0,6	0,6
Баку	0,5	0,3	0,4	0,4	0,9	1,1	1,7	1,9	2,7

ТАБЛИЦА № 47.

Отправленіе и назначеніе сахарнаго песка важнѣйшими дорогами (отправившими и получившими 300 и болѣе тысячъ пудовъ) въ 1898 году.

Составлена на основаніи Сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Дороги отправленія	Дороги назначенія														
	Варш.-Вѣнская	Закавказская	Закаспійская	К.-Х.-Севастоп.	Либ.-Роменск.	М.-Брестская	М.-К.-Воронежск.	М.-Курская	Привислинская	Рыбно-Орловская	Сам.-Златоуст.	С.-П.-Варшавск.	Х.-Николаевск	Юго-Западныя	Иностранныя	Всего отправлено
	Тысячъ пудовъ														
Варш.-Вѣнская	265	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—	318
К.-Х.-Севастопольская	—	—	—	646	—	11	14	798	—	6	22	—	3	—	—	1668
М.-Кіево-Воронежская	—	—	—	1	788	181	684	1459	—	70	1	1	20	1	—	3306
Привислинская	8	—	—	—	67	7	—	—	326	73	—	271	—	9	409	1188
Сызрано-Вяземская	—	—	—	—	—	—	—	66	—	—	184	—	—	—	—	342
Харьк.-Николаевская	—	—	—	783	28	187	2	236	—	13	19	—	906	131	—	2507
Юго-Восточныя	—	—	—	—	—	2	—	121	—	—	162	—	—	—	—	681
Юго-Западныя	—	565	344	38	902	32	1799	1411	—	447	369	1373	192	9455	788	18616
Всего прибыло	304	577	350	1498	1910	451	2499	4117	340	683	782	1725	1122	9598	1197	29558

ТАБЛИЦА № 48.

Главнѣйшія станціи полученія сахарнаго песка въ 1890—98 гг.

Сост. на осн. Сводной стат. департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Названія станцій	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Тысячъ пудовъ								
Одесса	4697	6909	4521	3733	6235	6218	7460	7240	5141
Москва	4137	2999	4098	4071	4107	3693	3560	3792	3547
Кіевъ	1203	1375	1309	1829	1792	1474	1723	1583	2101
Петербургъ	1954	1570	2036	1544	1822	1782	1805	2134	1594
Черкассы	665	962	1000	1444	1320	1072	1307	1501	1460
Харьковъ	360	373	838	797	795	490	761	1228	1427
Коротковка (Либ.-Ром.)	679	1141	1075	1816	1289	931	1168	1369	1219
Тула	875	1049	770	708	959	822	894	831	959
Бобринская	489	440	531	714	797	581	675	632	641
Гнивань	505	554	563	749	1279	651	682	812	606
Либава	—	—	—	49	111	80	217	474	543
Данцигъ	253	773	32	251	353	432	2534	941	519
Баку	306	197	274	334	488	397	965	216	501
Кенигсбергъ	—	—	—	3	20	67	635	—	500
Рига	255	250	306	195	358	333	330	337	382
Варшава	246	177	354	468	403	460	163	308	346

ТАБЛИЦА № 49.

Главнѣйшія станціи отправленія и полученія сахара-рафинада въ 1890—98 гг.

Сост. на осн. Сводной стат. перевозокъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Названія станцій	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Тысячъ пудовъ								
Отправленія.									
Сумы (Харьк.-Ник.) . . .	784	1080	1109	1146	1407	1711	1522	1754	2183
Москва	2518	2668	2685	2505	2584	2477	2112	1903	1874
Корюковка.	984	1066	1487	1807	1337	1562	1424	1586	1689
Кіевъ	1180	1050	1245	1183	1412	1374	1462	1425	1630
Гнивань	705	845	789	1193	1320	1178	1003	1354	1311
Харьковъ	796	743	876	699	815	897	985	1285	1343
Черкассы	1132	803	841	877	923	1287	1320	1413	1194
Бобринская	806	775	941	1102	1182	1197	1268	1155	1151
Шпола.	626	505	15	8	166	486	851	1025	863
Тула.	884	887	883	730	842	927	717	868	813
Смородино (Х.-Ник.) . . .	492	810	752	680	884	900	966	1011	752
Тимашево (Сам.-Злат.) . .	-	—	—	199	306	374	495	575	603
Донская (Юго-Вост.) . . .	748	634	533	510	726	780	531	465	533
Хуторъ Михайловскій (М.-Кіево-Воронежск.) . .	—	—	—	—	—	40	417	435	511
Итого.	—	—	—	—	—	14984	15073	16254	16453
%отношк всей перевозкѣ	—	—	—	—	—	69%	70%	73%	68%

Названія станцій	Годы								
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Тысячъ пудовъ								
Полученія.									
Баку	622	863	657	1272	1601	1223	1845	1728	1697
Царицынъ	1200	946	901	811	970	1023	728	663	721
Нижній	1172	1245	1309	1405	1182	1208	796	828	710
Казань	—	—	—	3	106	344	487	638	686
Москва	914	1113	1126	982	953	737	604	640	642
Одесса	842	785	621	653	473	631	572	544	556
Варшава	909	809	604	727	741	625	414	596	530
Петербургъ	453	299	447	324	458	427	531	359	406
Ярославль	996	808	874	554	884	476	486	282	395
Самара	—	—	—	228	315	226	357	332	320
Вологда	—	—	—	257	263	263	301	281	283
Тифлисъ	—	—	—	300	235	207	305	259	220
Тура (Пермь-Тюменск.)	403	360	402	370	569	424	270	279	195
Саратовъ	163	142	193	254	246	286	178	218	186

Т А Б Л И

Отправленіе и назначеніе сахара-рафинада важнѣйшими дорогами (отпра

Составлена на основаніи Сводной статистики

Дороги отправленія	Варш.-Вѣнская	Владикавказская	Закавказская	Закаспійская	К.-Хар.-Севастоп	М.-Казанская	М.-Курская	М.-Нижегородск.
				Д о р о г и				
				Т ы с я ч ъ				
Варш.-Вѣнская	710	—	37	14	—	—	—	—
К.-Харьк.-Севастопольская	—	46	25	—	231	75	137	65
Либаво-Роменская	—	—	—	—	1	66	64	111
Моск.-Кіево-Воронежская	—	—	20	—	14	60	130	72
Моск.-Курская	—	—	—	—	—	104	369	36
Моск.-Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	575
Моск.-Яросл.-Архангельская	—	—	—	—	—	—	1	—
Николаевская	—	—	—	—	—	—	—	—
Сам.-Златоустовская	—	—	—	—	—	—	—	—
Харьк.-Николаевская	—	69	62	32	185	54	284	223
Юго-Восточныя	—	7	—	—	—	1	—	—
Юго-Западныя	1	81	1617	337	43	309	5	7
Всего прибыло	797	635	2135	501	520	1102	1000	1100

Ц А № 50.

вившими и получившими 500 и болѣе тысячъ пудовъ) въ 1898 году.

департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Названия	М.-Яр.-Арханг.	Николаевская	Пермь-Тюменск.	Рыбн.-Орловская	Рязань-Уральская	Сам.-Златоустов.	Спб.-Варшавская	Сибирская	Сызр.-Вяземская	Юго-Восточная	Юго-Западныя	Всего отправлено
Названия	Получатели											
	—	—	—	10	—	1	336	—	—	—	—	1695
	43	43	33	26	100	92	10	4	53	222	—	1480
	99	99	77	169	40	98	147	143	51	22	48	1738
	468	25	166	178	175	190	121	173	57	50	124	2450
	41	38	—	1	38	—	—	—	134	—	—	790
	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	638
	482	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	504
	—	298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	512
	—	—	93	—	—	597	—	160	—	—	—	851
	222	315	32	94	163	65	61	73	117	226	5	2968
	—	—	—	—	4	1	—	—	9	641	—	663
	12	1	140	27	200	264	33	65	14	137	2118	6274
	1430	823	710	593	829	1343	1058	847	572	1307	2300	24152

ТАБЛИЦА № 51.

Отправленіе и полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными границами въ 1878—98 годахъ.

Сост. на основаніи Статистич. Сборника министерства Путей Сообщенія.

Годы	Балтійская граница		Черномор.-азовская гр.		Западно-сухопутная гр.	
	Отправленіе	Полученіе	Отправленіе	Полученіе	Отправл. [1])	Полученіе
	Милліоновъ пудовъ					
1878	61,6	177.1	25.3	138.8	59.1	72,4
1880	69,2	148,1	30,1	70.1	84,0	36,4
1882	64,6	168,8	34,0	100.7	74,7	69,8
1884	55,1	176,7	32,3	117,9	83.5	62,5
1885	65,8	155,3	23,5	127.9	89,5	79,1
1886	67.8	151,2	23,7	118,4	78,2	46,7
1888	69,1	225,4	31,4	255,6	92,1	90,0
1889	57,3	176,0	79.9	315,6	100.5	97,8
1890	59,6	178,4	80,6	317.0	99,5	82,4
1891	51,1	167,4	88,5	302,1	96,4	88,0
1892	51,4	136,2	66,9	166,1	102,0	59,8
1893	55,2	168,2	52,9	220,5	116,8	77,7
1894	53,7	141,8	108,2	382,0	146.2	108,7
1895	53,2	163,8	76,2	362,7	141,8	96,8
1896	58,4	163,4	87,6	349,3	176 8	118,9
1897	63,7	181,1	90,4	355,1	184,5	125,4
1898 [2])	92 8	275,1	102,8	445,4	173,7	111,1

Примѣч.: [1]) Въ отправленіе западной сухопутной границы входитъ мѣстный домбровскій каменный уголь, поступающій на сѣть въ Сосновицахъ. Количество его по даннымъ Статист. Сборниковъ м-ва П. С. (нѣсколько отличнымъ отъ данныхъ Сводной статистики) составляло

въ 1878 г.—20 мил. пуд.	въ 1886 г.—41 мил. пуд.	въ 1893 г.—68 мил. пуд.
„ 1880 г.—45 „ „	„ 1888 г.—56 „ „	„ 1894 г.—80 „ „
„ 1882 г.—44 „ „	„ 1889 г.—58 „ „	„ 1895 г.—90 „ „
„ 1884 г.—37 „ „	„ 1890 г.—54 „ „	„ 1896 г.—89 „ „
„ 1885 г.—40 „ „	„ 1891 г.—60 „ „	„ 1897 г.—93 „ „
	„ 1892 г.—62 „ „	„ 1898 г.—97 „ „

[2]) Данныя 1898 года рѣзко расходятся съ данными предыдущихъ годовъ, о чемъ см. примѣчаніе на стр. 242. Наши собственные подсчеты, сдѣланные на основаніи табл. II, 60 вып. Стат. Сборн. м-ва П. С., см. въ табл. № 54.

ТАБЛИЦА № 52.

Полученіе 12-ти главнѣйшихъ и всѣхъ товаровъ отдѣльными границами въ 1878—98 годахъ.

Составлена на основаніи Статистич. Сборниковъ министерства Путей Сообщ.

Названія товаровъ	1878	1880	1882	1885
			М и л	
Черноморско-азовская граница				
6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ	82,5	26.9	52,7	76,5
Соль	—	0,3	0,6	1,1
Нефть и остатки	0.1	—	0,6	8,8
Керосинъ				
Каменный уголь	16,0	2,0	14,4	18,0
Дрова	2,4	3,0	1,3	1,8
Лѣсные строительные матеріалы	0,9	1.0	2,3	1,9
Всѣ товары малой скорости	138.8	70,1	100,7	127.9
Балтійская граница				
6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ	107.1	72,6	96,2	85,9
Соль	0,4	0,3	1,1	0 2
Нефть и остатки	0,6	1,6	2.5	5,5
Керосинъ				
Каменный уголь	2,3	3,5	—	2,1
Дрова	5.4	5,2	9,6	6,9
Лѣсные строительные матеріалы	1,2	1,7	3,5	2,7
Всѣ товары малой скорости	177,1	148.1	168,8	176,7
Западная сухопутная граница [1]				
6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ	49.4	12,9	41,8	36.6
Соль	0,1	0,1.	0,1	0.5
Нефть и остатки	0,3	—	—	1,7
Керосинъ				
Каменный уголь	0,7	0,9	0,1	0,3
Дрова	0,7	1,2	0,9	0,6
Лѣсные строительные матеріалы	4,6	2,6	6,2	11,7
Всѣ товары малой скорости	72,4	36,4	63,8	79,1

Примѣч. [1]) Полученіе румынской границы по отдѣльнымъ товарамъ не распредѣлено, вслѣдствіе
[2]) Эти данныя не приводимъ вслѣдствіе ихъ явной ошибочности
[3]) Данныя за 1893 годъ во многихъ случаяхъ рѣзко расходятся съ данными предшеству

Годы											
1886	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Іюнь					Іюдь						
42,5	147,0	154,2	149,3	131,4	67,9	132,7	181,0	173,5	149,8	111,5	132,1 [3]
1,8	1,6	1,1	1,2	1,2	0,7	0,6	1,0	0,7	1,1	0,9	0,9
15,3	33,9	2,0	3,4	3,5	0,6	0,3	3,8	4,6	7,6	6,2	7,4
		40,4	48,5	51,9	— [2]	— [2]	56,8	58,1	62,7	63,5	67,7
17,3	19,1	25,7	23,4	24,6	24,9	17,7	39,3	22,8	21,7	31,0	72,6
2,4	2,6	3,2	2,2	2,7	2,7	3,0	3,5	2,5	4,4	4,4	5,9
2,7	3,0	6,3	6,4	5,3	4,6	5,6	10,0	11,7	13,4	16,4	31,4
118,4	255,6	315,6	317,0	302,1	166,1	220,5	382,0	362,7	349,3	355,1	445,4
73,0	118,2	87,2	84,9	76,9	47,0	73,3	59,1	64,3	62,4	65,1	91,9
0,3	0,5	0,5	0,6	0,7	0,4	0,2	0,2	0,5	1,4	0,9	1,0
4,0	7,9	1,0	1,8	1,1	1,4	1,3	2,0	2,9	3,5	3,1	6,8
		4,0	2,4	3,4	3,3	3,4	3,6	3,2	3,4	4,2	6,5
1,8	3,4	0,6	0,1	2,2	1,8	2,2	2,4	5,3	2,6	2,5	11,1
8,2	9,8	8,5	7,8	7,4	8,5	9,1	7,7	7,8	7,7	9,9	14,7
2,7	3,5	4,3	4,7	3,7	3,3	3,8	4,3	4,8	3,8	7,3	13,4
155,3	225,4	176,0	178,4	167,4	136,2	168,2	141,8	163,8	163,4	181,1	275,1
12,8	37,7	29,5	19,5	22,0	7,4	12,2	27,5	20,5	27,1	25,8	28,0
0,6	0,7	0,7	0,5	0,7	0,7	0,5	0,6	0,4	0,6	0,6	0,5
2,3	2,7	2,7	0,5	0,5	0,5	0,3	0,1	0,1	—	0,1	0,1
		0,8	1,0	0,6	0,7	0,5	0,6	0,9	0,7	0,5	0,8
0,4	1,3	1,8	0,9	2,8	2,7	2,5	4,7	5,2	5,4	4,2	9,6
0,4	0,3	0,3	0,3	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
4,7	5,5	11,4	11,2	5,3	11,9	7,5	6,1	5,0	5,9	7,1	8,2
46,7	90,0	97,8	82,4	88,0	59,8	77,9	108,7	96,7	118,9	125,4	111,1

его незначительности.

ющихъ годовъ [см. примѣч. на стр. 242].

ТАБЛИ

Полученіе 12-ти главнѣйшихъ и всѣхъ товаровъ погра

Составлена на основаніи

Названія грузовъ	1878	1880	1882	1885
			М и л	
Пограничные пункты				
6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ	235,7	112,2	191,0	189,0
Соль	0,5	0,7	1.8	1 8
Нефть и остатки	1.0	1,6	3,1	16,0
Керосинъ				
Каменный уголь	19,0	6,4	14 5	30,4
Дрова	8,5	9,4	11,8	9,3
Лѣсные строительные матеріалы	6,7	5,3	12,0	16,3
Всѣ товары малой скорости	388,3	254,6	338,3	362,2
Внутренніе пункты				
6 главныхъ хлѣбныхъ грузовъ	132,8	145,7	148,5	215,7
Соль	27,7	26,8	37,5	48,9
Нефть и остатки	6,5	10,3	53,1	35,9
Керосинъ				
Каменный уголь	83,6	146,4	156,4	186.7
Дрова	177,3	138,5	135.2	124,2
Лѣсные строительные матеріалы		88,7	94,8	86,5
Всѣ товары малой скорости	704,4	947,9	1034,5	1148,1

Ц А № 53.

ничными и внутренними пунктами въ 1878—98 годахъ.

таблицъ №№ 51 и 52.

Годы											
1886	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
милионовъ пудовъ											
134,3	350,8	270,9	253,7	230,3	122,3	218,2	267,6	218,3	239,3	202,7	252,0
2,7	2,8	2,3	2,3	2,6	1,8	1,3	1,8	1,6	3,1	2,4	2,4
21,4	41,5	4,7	5,7	5,1	2,5	1,9	5,9	7,6	11,1	9,4	14,3
		45,2	51,9	55,9	—	—	61,0	62,2	66,8	68,2	75,0
19,5	23,8	28,1	24,4	29,6	29,4	22,4	46,4	33,3	29,7	37,7	93,3
11,0	12,7	12,0	10,3	10,2	11,6	12,5	11,6	10,6	12,6	14,8	21,1
10,1	12,0	22,0	22,3	14,3	19,8	16,9	20,4	21,5	23,1	30,8	53,0
316,3	571,0	589,0	577,5	557,5	362,1	466,4	635,5	623,3	631,6	661,6	831,6
199,5	240,5	113,0	131,4	204,2	229,1	317,5	324,3	394,7	320,9	285,2	281,3
51,1	52,9	57,7	56,2	60,4	65,8	65,5	62,6	65,5	62,0	66,4	72,1
32,2	42,3	23,1	29,0	32,3	39,0	57,6	67,1	75,0	86,6	112,4	95,5
		31,6	29,6	28,8	—	—	29,1	24,8	32,7	35,4	36,6
196,0	217,5	261,6	242,5	260,1	290,3	332,3	355,0	361,6	415,5	461,9	475,7
120,1	126,8	136,6	132,7	118,9	112,8	129,3	134,2	134,1	132,4	140,9	145,3
91,3	123,5	132,3	126,9	119,7	125,1	142,6	146,8	166,5	177,8	285,4	203,0
1161,6	1356,5	1342,2	1389,6	1399,7	1580,1	1769,5	1973,3	1984 5	2188,1	2337,7	2499,7

ТАБЛИЦА № 54.

Отправленіе и полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными пограничными пунктами въ 1874 и 1898 годахъ.

Названія пограничныхъ пунктовъ	Отправлено		Получено	
	1874 г.	1898 г.	1874 г.	1898 г.
	Милліоновъ пудовъ			
Петербургъ	18,0	39,1	51,4	141,0
Ревель	5,2	10,5	9,6	21,9
Балтійскій Портъ	0,7	0,4	0,6	0 1
Рига	13,2	25,1	28,9	49,9
Либава	0,8	7,4	5,6	44,5
Итого балтійскіе порты	37,9	82,5	96,1	257,4
Одесса	12,7	28,4	35,9	111,5
Николаевъ	1,1	4,0	10,3	38,2
Севастополь	„	1,5	„	5,3
Ѳеодосія	„	1,0	„	17,3
Новороссійскъ	„	3,8	„	30,6
Поти	1,7	9,1	5,4	21,1
Батумъ	„	5,0	„	76,0
Ростовъ	1,4	8,2	17,9	32,3
Таганрогъ	1,1	3,6	11,4	34,2
Маріуполь	„	10,2	„	36,5
Геническъ	„	1,9	„	3,3
Итого черномор. и азов. порты	18,0	76,7	80,9	406,3

Названія пограничныхъ пунктовъ	Отправлено		Получено	
	1874 г.	1898 г.	1874 г.	1898 г.
	Милліоновъ пудовъ			
Вержболово	2,1	4,3	21,6	9,5
Граево	2,8	3,4	10,9	21,9
Млава	„	4,1	„	10,0
Александрово	4,9	9,0	1,8	9,7
Сосновицы	3,7	133,3	14,0	27,6
Граница	0,1	12,3	1,0	10,9
Радзивиловъ	0,6	0,8	9,3	2,4
Волочискъ	0,6	1,7	2,2	8,2
Новоселицы	„	8,6	„	7,3
Итого пункты зап. сухоп. границы	14,8	177,5	60,8	87,5

Примѣч.: данныя за 1874 годъ взяты у И. С. Бліоха, Вліяніе жел. дорогъ... т. II, а за 1898 годъ сост. на осн. табл. II 60 выпуска Стат. Сборн. м-ва П. С.

ТАБЛИЦА № 55.

Отправленіе и полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости Москвой, Варшавой и Лодзью въ 1878—98 годахъ.

Составлена на основаніи Статистическаго Сборника министерства Пут. Сообщ.

Годы	Москва		Варшава		Лодзь	
	Отправила	Получила	Отправила	Получила	Отправила	Получила
	Милліоновъ пудовъ					
1878	38,6	184,9	12,6	47,6	—	—
1880	41,7	183,8	17,5	69,6	—	—
1882	43,0	189,0	17,2	60,5	—	—
1884	40,6	194,9	19,7	72,3	—	—
1885	41,0	194,0	15,1	52,7	—	—
1886	41,0	190,7	14,5	51,2	—	—
1888	44,3	210,9	19,1	73,1	—	—
1889	34,3	214,5	21,1	77,1	—	—
1890	43,6	217,0	18,1	72,9	—	—
1891	44,0	216,7	15,5	64,7	—	—
1892	47,4	213,7	14,9	65,9	—	—
1893	50,6	226,0	15,3	70,7	3,9	59,2
1894	49,9	222,0	18,6	76,7	4,2	59,1
1895	49,9	230,6	23,9	86,7	1,7	69,3
1896	59,3	269,7	22,2	100,3	5,3	66,8
1897	53,0	261,1	20,6	114,7	8,6	71,2
1898	53,5	269,9	21,3	133,0	7,9	74,5

ТАБЛИЦА № 56.

Полученіе Москвой и Варшавой 12-ти главнѣйшихъ товаровъ въ 1880—98 годахъ.

Составлена на основаніи Статистическаго Сборника м-ва Путей Сообщенія.

Названіе товаровъ	Годы														
	1880	1882	1885	1886	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
	Милліонъ пудовъ														
Москва															
6 главн. хлѣбныхъ грузовъ	24,9	25,5	28,4	25,8	26,2	26,2	28,6	27,2	25,7	26,4	29,0	32,1	31,7	32,6	29,5
Соль	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,2	1,0	1,0	1,4	0,7	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1
Нефть и остатки	1,6	0,4	2,5	3,0	8,0	9,1	9,9	11,3	13,1	18,4	12,8	12,9	14,0	18,5	19,5
Керосинъ		1,4				1,9	1,7	2,4	2,4	2,7	2,1	2,4	2,4	2,5	2,5
Каменный уголь	4,0	6,0	5,8	7,7	9,7	9,6	7,8	6,7	7,5	7,9	7,1	8,4	10,3	9,0	10,1
Дрова	69,3	68,3	68,1	62,0	63,2	63,8	57,2	53,7	52,4	58,3	57,7	56,5	56,0	56,4	53,1
Лѣсные строит. матеріалы	11,4	14,6	14,2	15,1	15,4	14,7	16,1	14,8	15,9	14,5	16,3	17,8	20,1	23,2	27,8
Варшава															
6 главн. хлѣбныхъ грузовъ	7,0	5,5	3,5	2,5	5,6	8,0	7,6	8,6	8,2	6,9	6,8	9,2	8,4	9,8	11,8
Соль	1,4	1,4	0,2	0,1	0,3	0,5	0,5	0,8	0,3	0,4	0,5	0,2	0,9	0,9	0,9
Нефть и остатки	0,8	0,8	2,5	2,9	5,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
Керосинъ		0,4				3,7	2,9	2,2	1,9	2,1	2,3	2,7	3,2	2,1	3,3
Каменный уголь	30,2	25,2	24,6	25,6	30,7	27,4	28,5	26,3	27,5	30,3	30,8	33,3	34,1	37,4	46,7
Дрова	4,1	2,3	0,9	0,6	2,0	2,0	1,0	1,3	1,5	1,8	1,5	1,8	2,4	2,4	2,9
Лѣсные строит. матеріалы	1,9	1,6	1,3	0,5	2,9	4,0	2,0	1,9	2,7	3,7	3,8	4,4	5,4	7,1	10,9

ТАБЛИЦА № 57.

Валовой доходъ, расходы и чистый доходъ эксплоатаціи желѣзно-дорожной сѣти въ 1857—99 годахъ.

Годы	Вообще по всей сѣти			На 1 версту пути			%-ное отношеніе расходовъ къ валовому доходу
	Валовой доходъ	Расходы	Чистый доходъ	Валовой доходъ	Расходы	Чистый доходъ	
	Милліоновъ рублей			Тысячъ рублей			
1857	8,6	6,6	2,0	8,1	6,2	1,9	76,8
1858	9,7	6,4	3,3	8,2	5,4	2,8	65,6
1859	11,5	8,2	3,3	9,7	7,0	2,7	71,6
1860	11,9	8,4	3,5	9,0	6,3	2,7	70,0
1861	13,3	9,4	3,9	7,8	5,5	2,3	70,7
1862	18,0	12,5	5,5	7,4	5,2	2,2	69,5
1863	23,2	13,8	9,4	7,2	4,3	2,9	59,5
1864	24,7	15,4	9,3	7,4	4,6	2,8	62,2
1865	27,3	16,7	10,6	8,1	5,0	3,1	61,3
1866	32,0	20,9	11,1	8,4	5,5	2,9	65,4
1867	40,6	24,4	16,2	9,3	5,6	3,7	60,1
1868	51,7	28,5	23,2	9,9	5,5	4,4	55,1
1869	65,3	28,5	29,8	9,8	5,3	4,5	54,3
1870	78,8	35,5	32,1	9,1	5,4	3,7	59,3
1871	95,4	60,3	35,1	8,7	5,5	3,2	63
1872	102,8	66,0	36,8	7,9	5,1	2,8	64
1873	123,9	71,7	52,8	8,7	5,1	3,7	58
1874	141,8	88,9	52,9	9,0	5,6	3,4	63
1875	142,4	93,6	48,8	8,2	5,4	2,8	66
1876	147,7	100,4	47,3	8,3	5,6	2,8	68,0
1877	193,5	121,7	71,8	10,2	6,4	3,8	63,0
1878	221,7	145,7	76,0	11,2	7,4	3,8	66,0
1879	213,2	152,7	60,5	10,3	7,4	2,9	72,0

Годы	Вообще по всей сѣти			На 1 версту пути			%-ное отношеніе расходовъ къ валовому доходу
	Валовой доходъ	Расходы	Чистый доходъ	Валовой доходъ	Расходы	Чистый доходъ	
	Милліоновъ рублей			Тысячъ рублей			
1880	193,2	151,7	41,5	9,1	7,2	1,9	78,5
1881	200,8	145,1	55,7	9,5	6,9	2,6	72,3
1882	215,2	144,8	70,4	10,1	6,8	3,3	67,3
1883	231,9	147,4	84,5	10,6	6,7	3,9	63.6
1884	229,8	143,5	86,3	10,2	6,4	3,8	62,4
1885	234,4	141,4	93,0	10,0	6,0	4,0	60,3
1886	225,3	141,4	83,9	9,3	5,8	3,5	62,8
1887	253,0	144,3	108,7	10,2	5,8	4,4	57,0
1888	283,4	160,1	123,3	11,1	6,3	4,8	56,5
1889	282,7	168,8	113,9	10,7	6,4	4,3	59,7
1890	284,5	171,7	112,8	10,7	6,5	4,2	60,4
1891	296,1	177,7	118,4	10,8	6,5	4,3	60,0
1892	301,7	194,0	107,7	11,0	7,1	3,9	64,3
1893	328,8	199,4	129,4	11,8	7,2	4,6	60,6
1894	367,7	214,6	153,1	12,1	7,1	5,0	58,4
1895	391,9	226,8	165,1	12,4	7,2	5,2	57,9
1896	420,9	244,2	176,7	12,7	7,4	5,3	58
1897	437,4	258,1	179,3	12,8	7,6	5,2	59
1898	465,7	277,6	188,2	12,9	7,7	5,2	60
1899	496,0	305,8	190,2	13,0	8,0	5,0	62

Примѣчаніе: данныя за 1857—70 гг. взяты у г. Бліоха (Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое благосостояніе Россіи, Спб. 1878, I, стр. 79), за 1871—75 годы изъ „Статистическаго обзора желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи“, изд. м-ва П. С., Спб., 1900, стр. 64—65, и за 1876—99 годы изъ Статистическаго Сборника м-ва П. С.

ТАБЛИЦА № 58.

Валовой доходъ отъ перевозки пассажировъ и грузовъ въ 1865—99 гг.[1])

Годы	На всю сѣть		На 1 версту		%-ное отношеніе ко всему доходу	
	Отъ перевозки пассажировъ	Отъ перевозки грузовъ	Отъ перевозки пассажировъ	Отъ перевозки грузовъ	Пассаж.	Грузовъ
	Милл. рублей		Тыс. рублей		%	%
1865	8,3	12,2	2,8	4,2	34,6	49,1
1866	10,2	17,4	2,4	4,1	31,8	54,4
1867	12,0	23,6	2,7	5,4	29,5	58,1
1868	13,7	31,4	2,6	6,0	26,4	60,6
1869	17,2	39,4	2,6	5,9	26,2	60,2
1870	21.7	46 6	2,4	5,3	27,4	59,0
1871	26,2	56,7	2,4	5,1	27,8	60,1
1872	31,6	59,9	2,4	4,5	30,4	57,7
1873	33,0	80,7	2,3	5,7	26,5	64,9
1874—75 [2]) . . .	—	—	—	—	—	—
1876	38,4	104,9	2,2	5,9	26,0	71,2
1877	43,5	143,3	2,3	7,6	22,5	74,1
1878	51,1	164,1	2,6	8,3	23,1	74,0
1879	45,1	161,3	2,2	7,8	21,2	75,7
1880	42,6	132,0	2,0	6,2	22,0	68,3
1881	42,6	140,9	2,0	6,2	21,2	70,2
1882	44,9	154,0	2,0	6,6	20,8	71,6
1883	45,4	168,9	2,1	7,2	19,6	72,8
1884	44,8	167,2	2,0	7,7	19,5	72,8
1885	43,9	170,6	1,9	7,4	18,8	73,7

Годы	На всю сѣть		На 1 версту		%-ное отношеніе ко всему доходу	
	Отъ перевозки пассажировъ	Отъ перевозки грузовъ	Отъ перевозки пассажировъ	Отъ перевозки грузовъ	Пассаж.	Грузовъ
	Милл. рублей		Тыс. рублей		%	%
1886	43,5	164,0	1,8	7,2	19,3	74,9
1887	43,6	189,5	1,8	6,7	17,2	74,2
1888	46,8	210,2	1,8	7,6	16,5	74,2
1889	48,6	206,9	1,8	7,9	17,2	73,2
1890	49,5	207,4	1,9	7,8	17,4	72,9
1891	50,8	216,8	1,9	7,9	17,2	73,2
1892	50,3	217,3	1,8	7,9	16,7	72,0
1893	53,5	241,2	1,9	8,7	16,2	73,4
1894	57,3	271,6	1,9	8,9	15,6	73,8
1895	61,5	290,6	2,0	9,2	15,7	74,1
1896	65,9	313,9	2,0	9,5	15,7	74,6
1897	68,1	325,3	2,0	9,5	15,6	74,4
1898	75,4	342,4	2,1	9,5	16,2	73,5
1899	81,9	265,7	2,2	9,6	16,5	73,7

Примѣчанія: 1) Данныя за 1865—73 гг. взяты у проф. Чупрова (Желѣзнодорожное хозяйство, II), а за 1676–99 гг. изъ Статистич. Сборн. м-ва П. С.

2) За 1874—75 гг. нѣтъ свѣдѣній.

ТАБЛИЦА № 59.

Валовой доходъ отъ перевозки товаровъ малой скорости въ 1881—99 годахъ.

Сост. на осн. Статистич. Сборниковъ м-ва П. С.

Годы	Доходъ со всѣхъ товаровъ малой скорости въ мил. руб.	Доходъ съ 1 пуда товар. малой скорости въ копѣйкахъ	Доходъ съ 1 пуда грузовъ по даннымъ Стат. Сборн. въ копѣйкахъ
1881	130,2	10,1	5,5
1882	141,8	10,3	5,6
1883	155,6	10,6	5,5
1884	153,0	10,5	5,5
1885	155,5	10,3	5,4
1886	148,0	10,0	5,2
1887	173,8	10,2	5,2
1888	193,7	10,0	5,3
1889	188,8	9,8	4,9
1890	188,4	9,6	5,0
1891	197,2	10,1	5,0
1892	196,8	10,1	4,8
1893	221,9	9,9	5,0
1894	248,1	9,5	5,0
1895	263,8	10,1	5,2
1896	285,2	10,1	5,1
1897	294,6	9,8	4,8
1898	309,9	9,3	4,7
1899	327,8	—	4,5

ТАБЛИЦА № 60.

Валовой доходъ съ 1 пудо-версты грузовъ безъ дополнительныхъ сборовъ и съ дополнительными сборами въ 1865—99 годахъ.

Годы	Доходъ съ 1 пудо-версты	То же съ дополнит. сбор.
	въ копѣйкахъ	
1865	0,0375	—
1866	0,0357	—
1870	0,0392	—
1871	0,0333	0,0369
1872	—	0,0367
1873	—	0,0324
1874	0,0304	0,0310
1875	—	0,0323
1876	—	0,0325
1877	—	0,0335
1878	—	0,0339
1879	—	0,0312
1880	—	0,0321
1881	0,0280	0,0311
1882	0,0280	0,0300
1883	0,0273	0,0292
1884	0,0267	0,0287
1885	0,0266	0,0288
1886	0,0264	0,0283
1887	0,0253	0,0272

Годы	Доходъ съ 1 пудо-версты	То же съ дополнит. сбор.
	въ копѣйкахъ	
1888	0,0246	0,0269
1889	0,0236	0,0260
1890	0,0243	0,0267
1891	0,0237	0,0261
1892	0,0228	0,0256
1893	0,0234	0,0263
1894	0,0227	0,0256
1895	0,0224	0,0250
1896	0,0220	0,0242
1897	0,0206	0,0228
1898	0,0199	0,0222
1899	0,0201	0,0222

Примѣчаніе: Данныя о доходѣ безъ дополнит. сборовъ за 1865—74 гг. взяты у проф. Чупрова (Желѣзнодорожное хозяйство, II, стр. 310), а за 1881—99 гг. изъ Стат. Сборника м-ва П. С.; данныя о доходѣ съ дополнительн. сборами взяты изъ „Статистическаго обзора желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи", изд. м-ва П. С., Спб. 1900, стр. 87, для 1898—99 гг они пополнены на основаніи Стат. Сборн.

ТАБЛИЦА № 61.

Расходы эксплоатаціи и плата за капиталъ сооруженія по пассажирскому и товарному движенію въ 1881—99 годахъ.

Годы	Пассажирское движеніе	Товарное движеніе	На 1 пассажиро-версту	На 1 пудо-версту	Число пудо верстъ, равныхъ по расходамъ 1 пассаж.-верстѣ
	Милл. рублей		К о п ѣ е к ъ		
1881	62,2	197,2	1,58	0,0401 ($^1/_{25}$)	39
1882	63,3	200,4	1,50	0,0367 ($^1/_{27}$)	41
1883	64,1	203,1	1,47	0,0330 ($^1/_{30}$)	45
1884	64.0	202,8	1,48	0,0326 ($^1/_{31}$)	45
1885	64,9	205,7	1,51	0,0322 ($^1/_{31}$)	47
1886	65,3	207,5	1.52	0,0336 ($^1/_{30}$)	45
1887	67 1	212,6	1.53	0,0283 ($^1/_{35}$)	54
1888	71,8	227,4	1,50	0,0268 ($^1/_{37}$)	56
1889	73,0	231,6	1,46	0,0267 ($^1/_{37}$)	55
1890	71,7	227,3	1,37	0,0267 ($^1/_{37}$)	51
1891	74,9	237,4	1,36	0,0261 ($^1/_{38}$)	52
1892	83,4	246,8	1,41	0,0263 ($^1/_{38}$)	54
1893	80,6	253,1	1.35	0,0250 ($^1/_{40}$)	56
1894	84,4	274,9	1,31	0,0232 ($^1/_{43}$)	56
1895	90,5	286,4	1,12	0,0222 ($^1/_{45}$)	49
1896	93,9	301,5	1,03	0,0213 ($^1/_{47}$)	48
1897	102,1	315,0	1,04	0,0201 ($^1/_{50}$)	52
1898	110,0	324,0	1,04	0,0192 ($^1/_{52}$)	54
1899	—	—	1,07	0,0192 ($^1/_{52}$)	56

Примѣчаніе: Данныя взяты изъ „Статистич. Обзора жел. дорогъ и внутрен. водныхъ путей Россіи“, Спб., 1900, стр. 89 — 93 и пополнены на основаніи Стат. Сборн. м-ва П. С., вып. 65.

ТАБЛИЦА № 62.

Валовой доходъ (съ дополнительными сборами), расходы эксплоатаціи (съ платой за капиталъ сооруженія) и чистый доходъ или убытокъ товарнаго движенія въ 1881—98 гг.

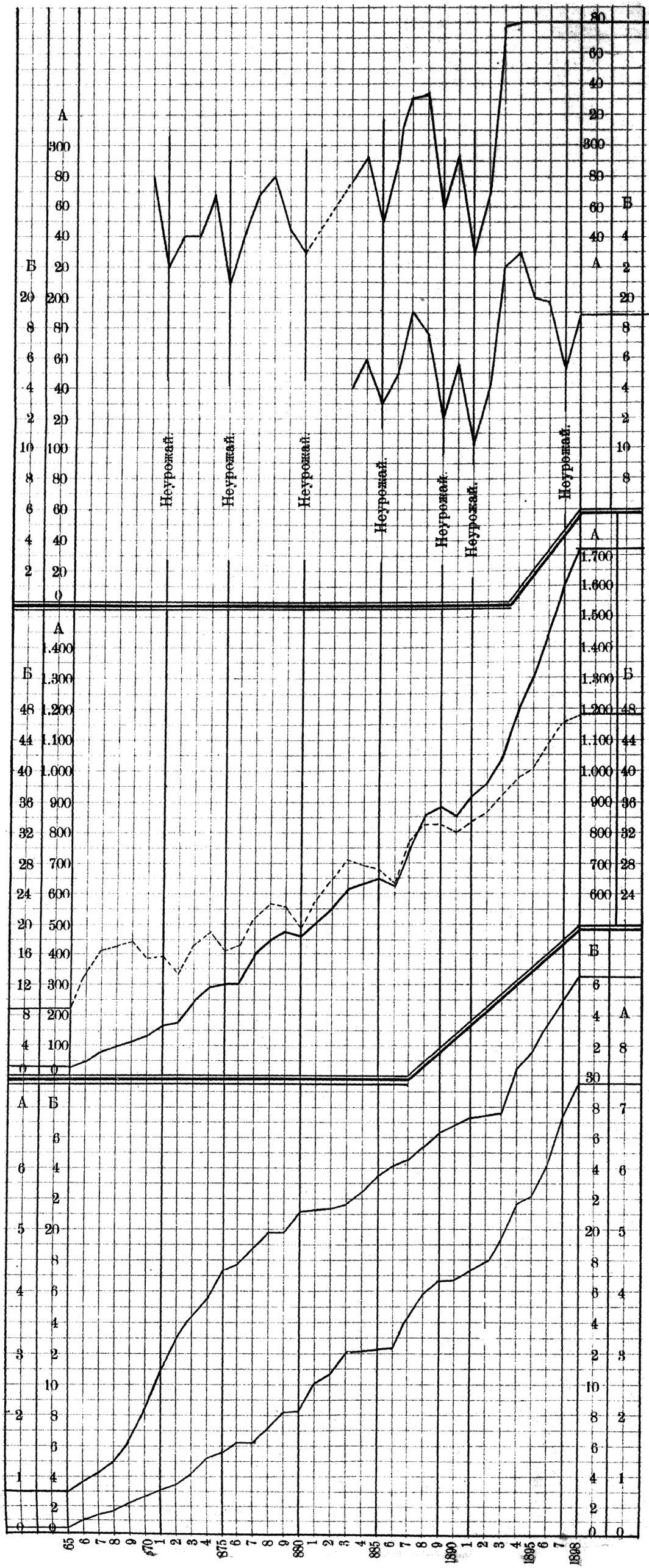
Годы	Валовой доходъ	Расходы	Чистый доходъ (+) или убытокъ (—)
	Милліоновъ рублей		
1881	153,2	197,2	— 44,0
1882	164,0	200,4	— 36,4
1883	180,1	203,1	— 23,0
1884	178,5	202,8	— 24,3
1885	183,8	205,7	— 21,9
1886	175,3	207,5	— 32,2
1887	202,7	212,6	— 9,9
1888	228,6	227,4	+ 1,2
1889	225,7	231,6	— 5,9
1890	226,5	227,3	— 0,8
1891	237,0	237,4	— 0,4
1892	242,2	246,8	— 4,6
1893	266,0	253,1	+ 12,9
1894	300,2	274,9	+ 25,3
1895	318,5	286,4	+ 32,1
1896	341,9	301,5	+ 40,4
1897	355,2	315,0	+ 40,2
1898	374,9	324,0	+ 50,9

Примѣчаніе: Источники см. примѣч. къ табл. № 61.

Діаграмма № 1.

Ростъ движенія грузовъ въ связи съ расширеніемъ сѣти и урожаями съ 1865 по 1898 г.г.

Составлена на основаніи набл. № 1 въ приложеніи.



Общій сборъ хлѣба въ мил. четвертей по А

Чистый сборъ 4-хъ главныхъ хлѣбовъ въ мил. пудовъ по Б.

Пробѣгъ грузовъ въ мил. пудо-верстъ по А.

Пробѣгъ грузовъ на 1 версту въ мил. пудо-верстъ по Б.

Длина сѣти въ тыс. вер. по Б.

Пробѣгъ грузовъ на 1 версту въ мил. пудо-верстъ. по Б.

Пробѣгъ грузовъ въ мил. пуд.-вер. по А.

Количество грузовъ въ милліардахъ пудовъ по А.

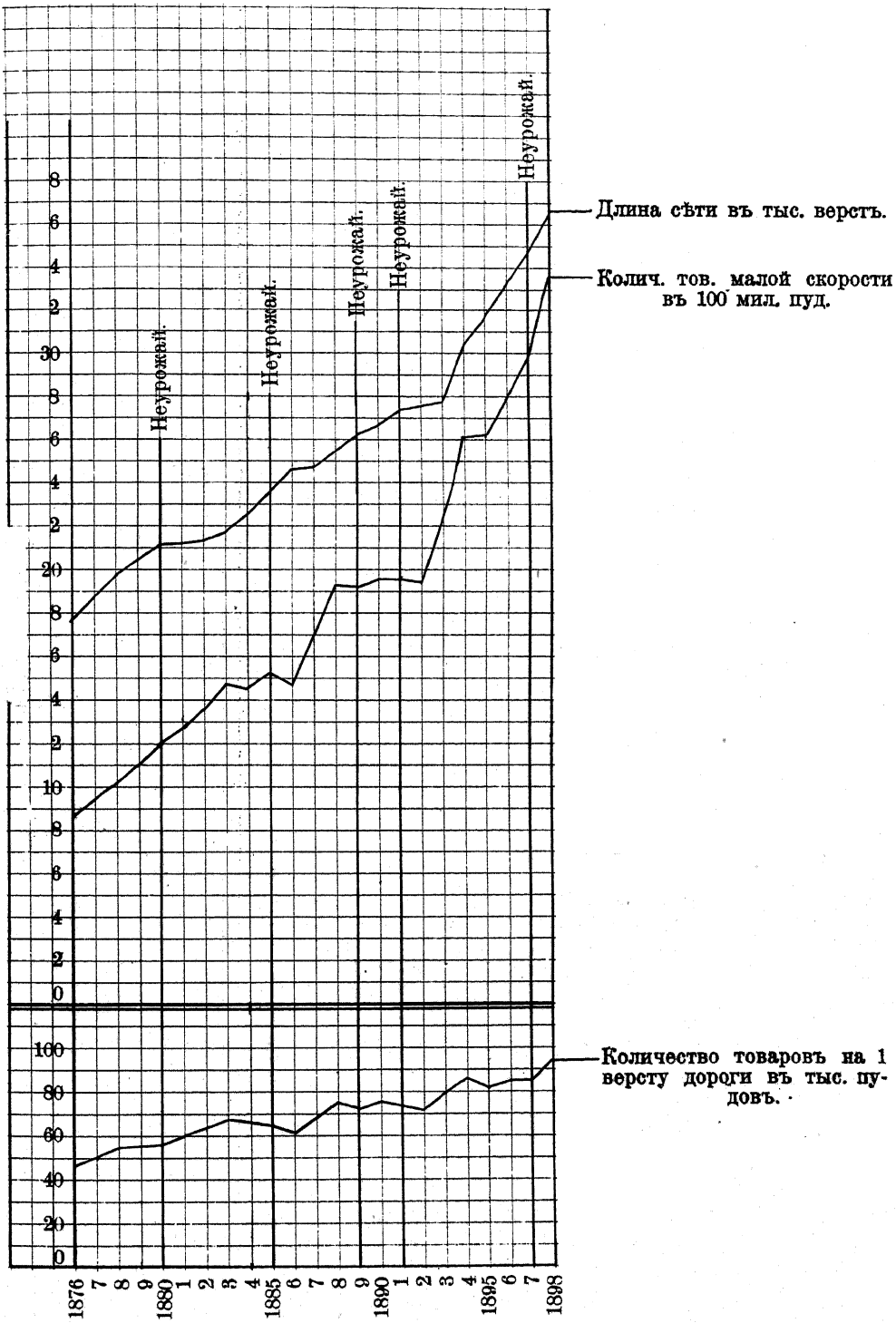
Длина сѣти въ тыс. в. по Б.

Колич. грузовъ въ милліардахъ пудовъ по А.

Діаграмма № 2.

Ростъ движенія товаровъ малой скорости въ связи съ развитіемъ сѣти.

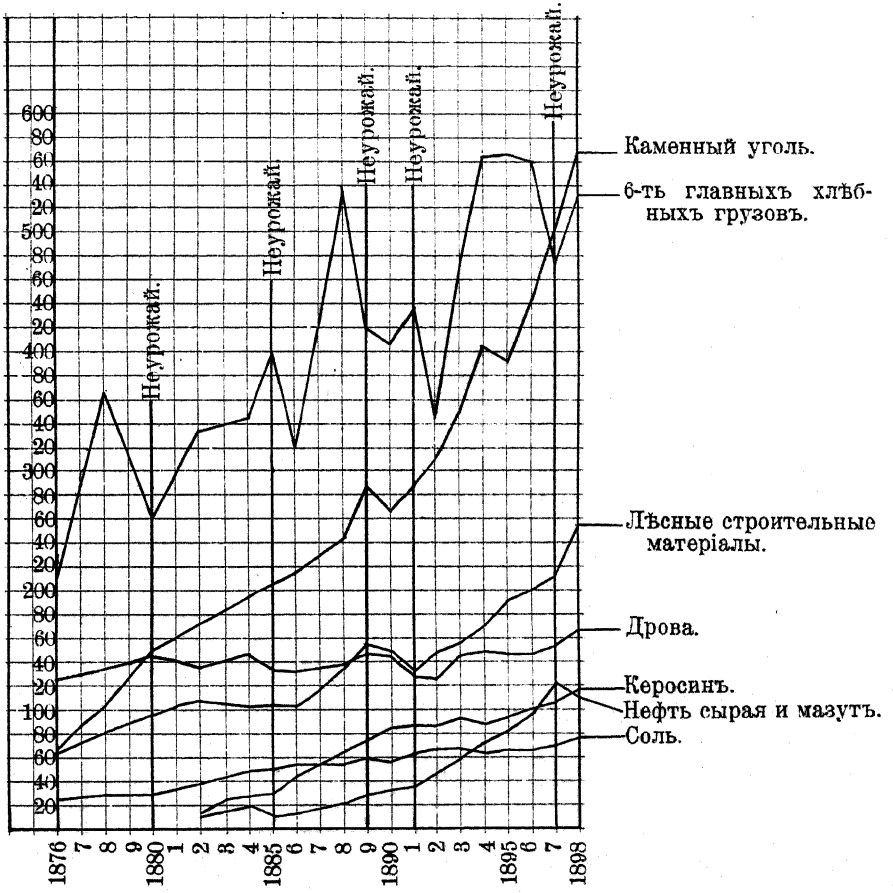
Сост. на осн. таблицъ въ текстѣ.



Діаграмма № 3.

Перевозка 12-ти товаровъ, разсматриваемыхъ въ Стат. Сборн. м—ва П. Сообщ., въ 1876—98 годахъ (въ мил. пудовъ).

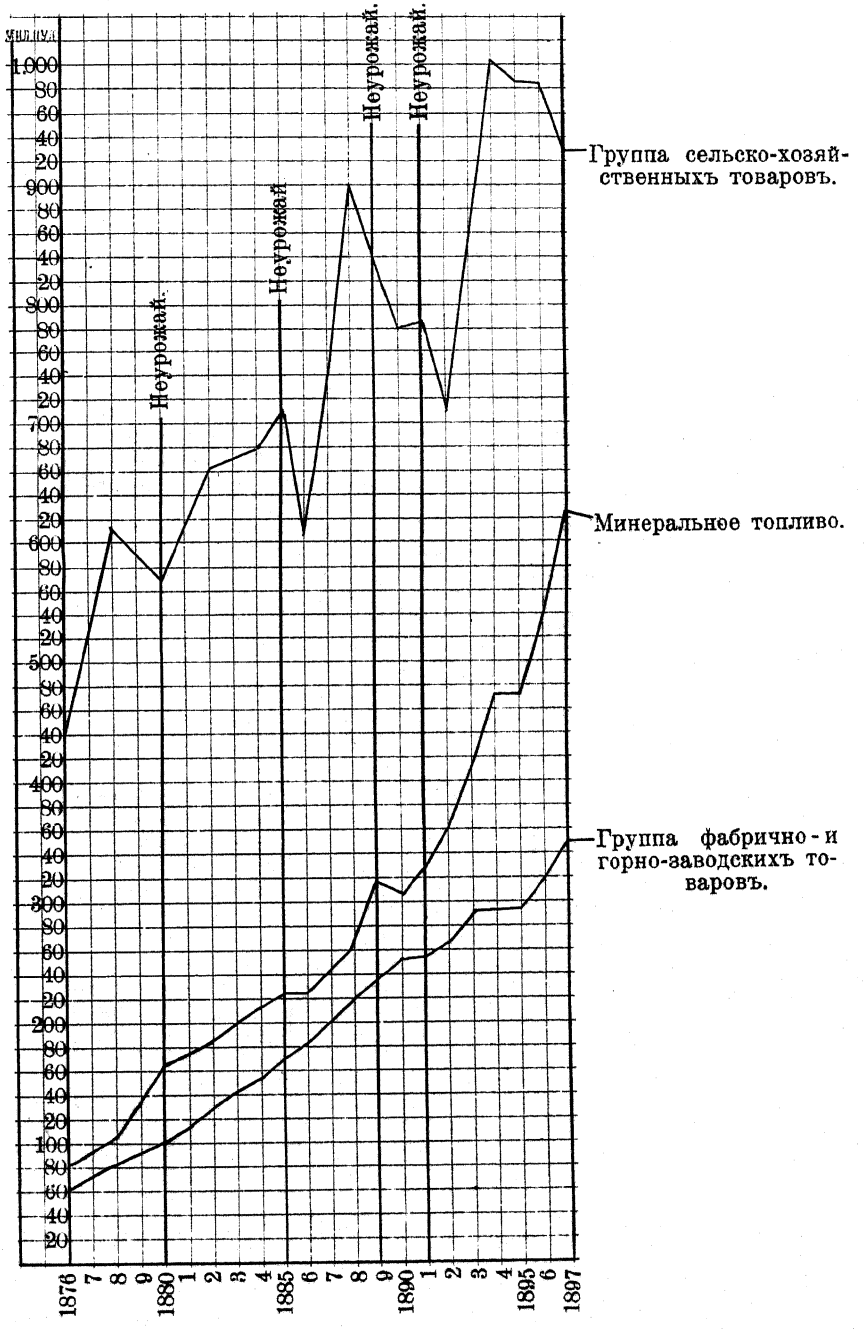
Сост. на осн. табл. № 3 въ приложеніи.



Діаграмма № 4.

Движеніе нѣкоторыхъ сельско-хозяйственныхъ товаровъ (6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ, кукурузы, пеньки, льна, табаку, лѣсныхъ строит. матеріаловъ, сала, кожъ, шерсти и рыбы), минеральнаго топлива (каменнаго угля и мазута) и нѣкоторыхъ фабрично-и горнозаводскихъ товаровъ (желѣза, жести, стали, чугуна, соли, керосина, сахара, спирта и кромѣ того хлопка) въ 1876—97 г.г.

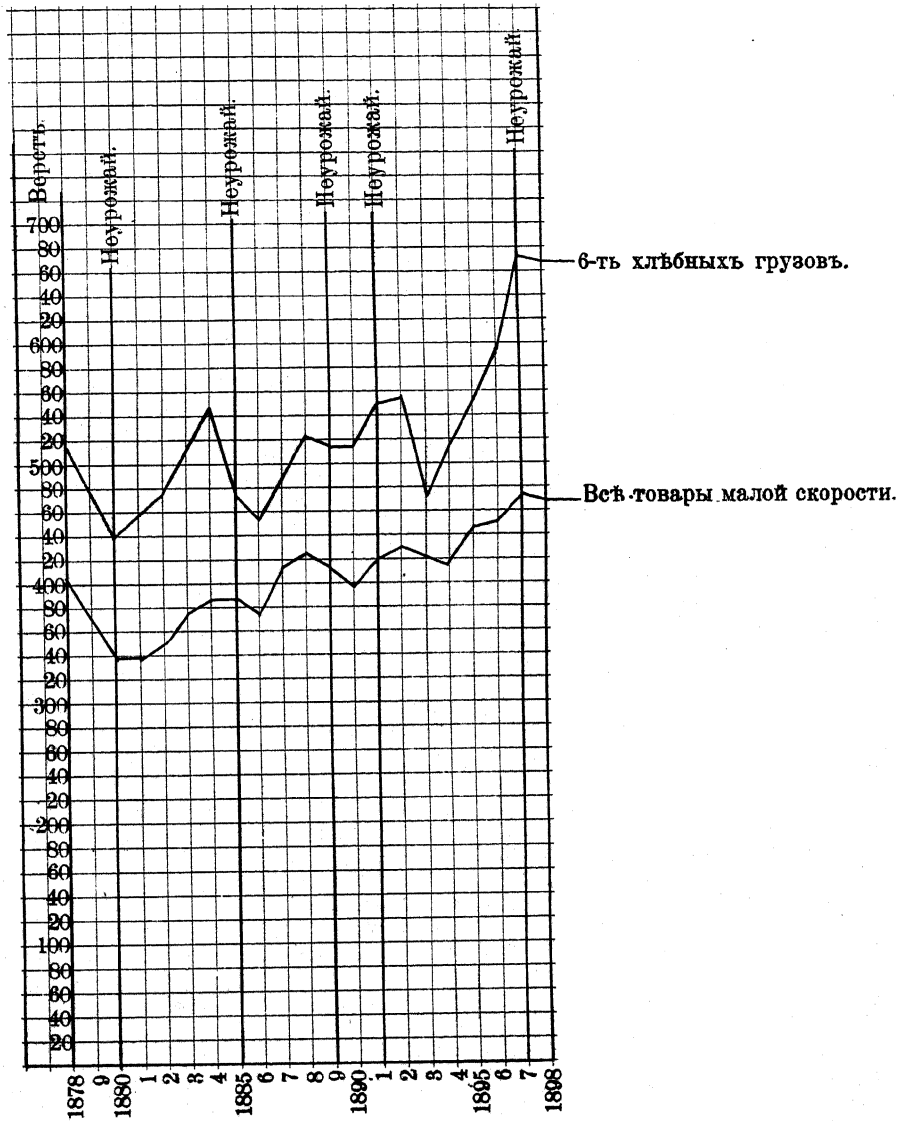
Сост. на осн. табл. № 3 въ приложеніи.



Діаграмма № 5.

Средній пробѣгъ всѣхъ товаровъ малой скорости и 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1878—98 гг.

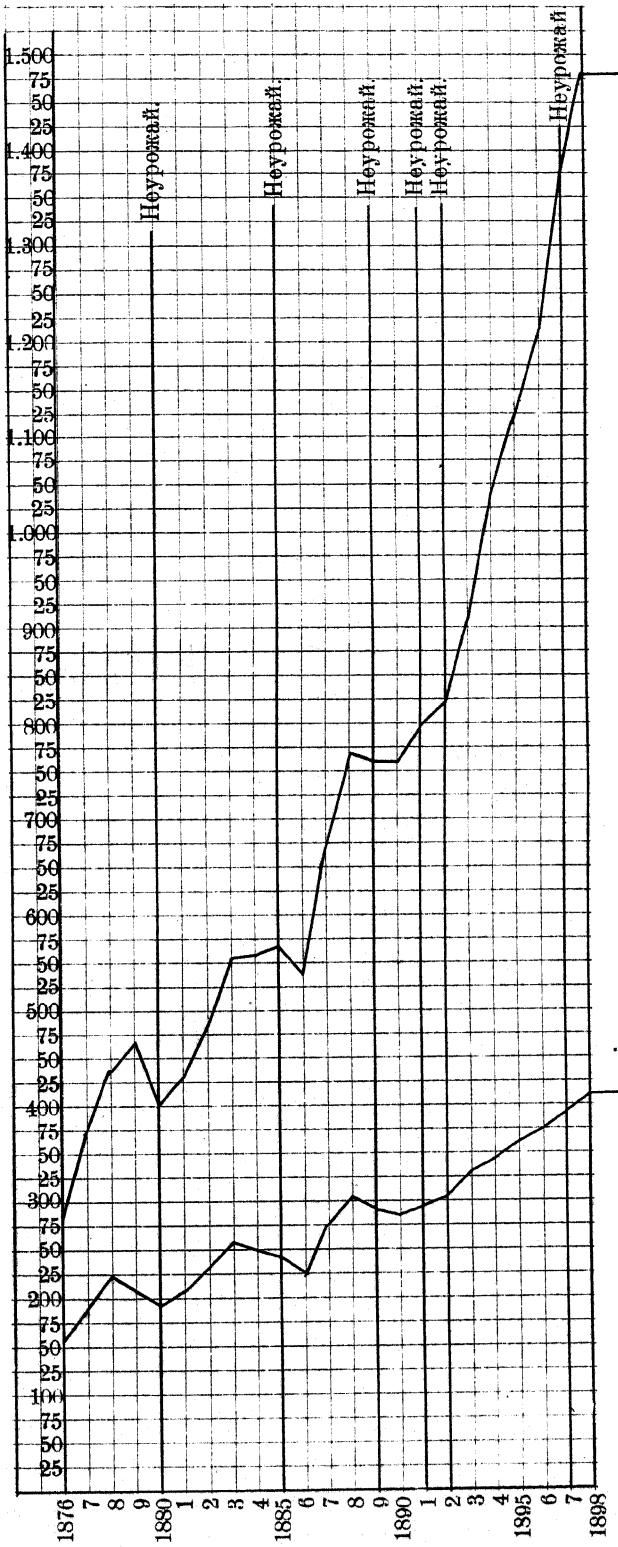
Сост. на осн. табл. № 5 въ приложеніи.



Діаграмма № 6.

Количество пудо-верстъ, дѣлаемыхъ всѣми товарами малой скорости (абсолютно) и на 1 версту дороги въ 1876—98 годахъ.

Сост. на осн. данныхъ въ текстѣ.



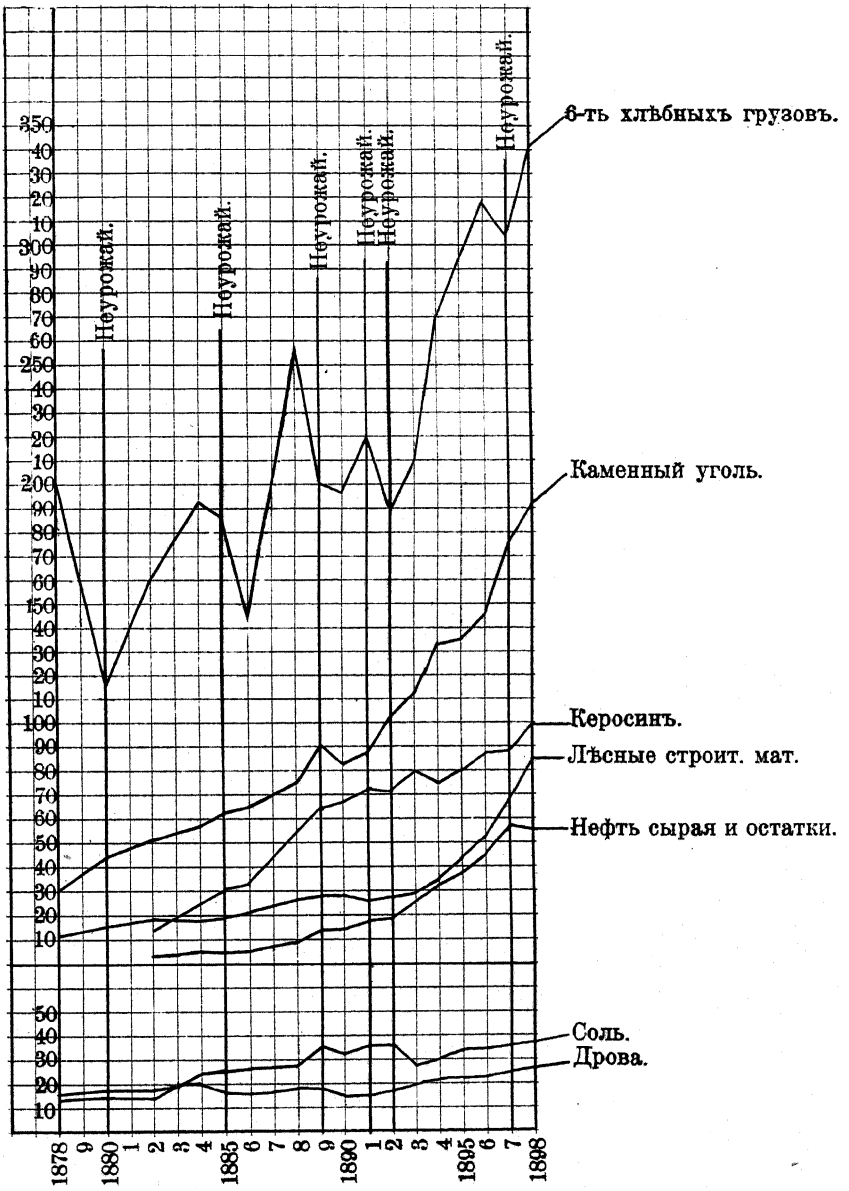
Общее число пудо-верстъ въ милліардахъ пудо--верстъ.

Число пудо-верстъ на 1 версту дороги въ 100.000 пудо-верстъ.

Діаграмма № 7.

Количество пудо-верстъ, дѣлаемыхъ 12 главнѣйшими грузами, въ 1878—98 года (въ милліардахъ).

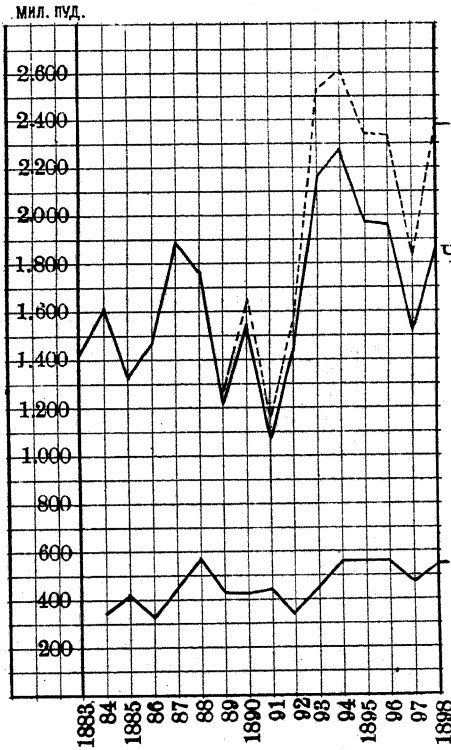
Состав. на осн. табл. № 6 въ прилож.



Діаграмма № 8.

Урожай пшеницы, ржи, овса и ячменя и движеніе этихъ хлѣбовъ въ зернахъ и мукѣ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1883—98 годахъ.

Сост. на осн. табл. № 8 и 3 въ приложеніи.



Чистый сборъ 4-хъ хлѣбовъ въ 60 губ. Евр. Россіи, Сѣв. Кавказѣ (съ 1892 г.), Тобольской и Томской губ. Западн. Сибири (съ 1893 г.).

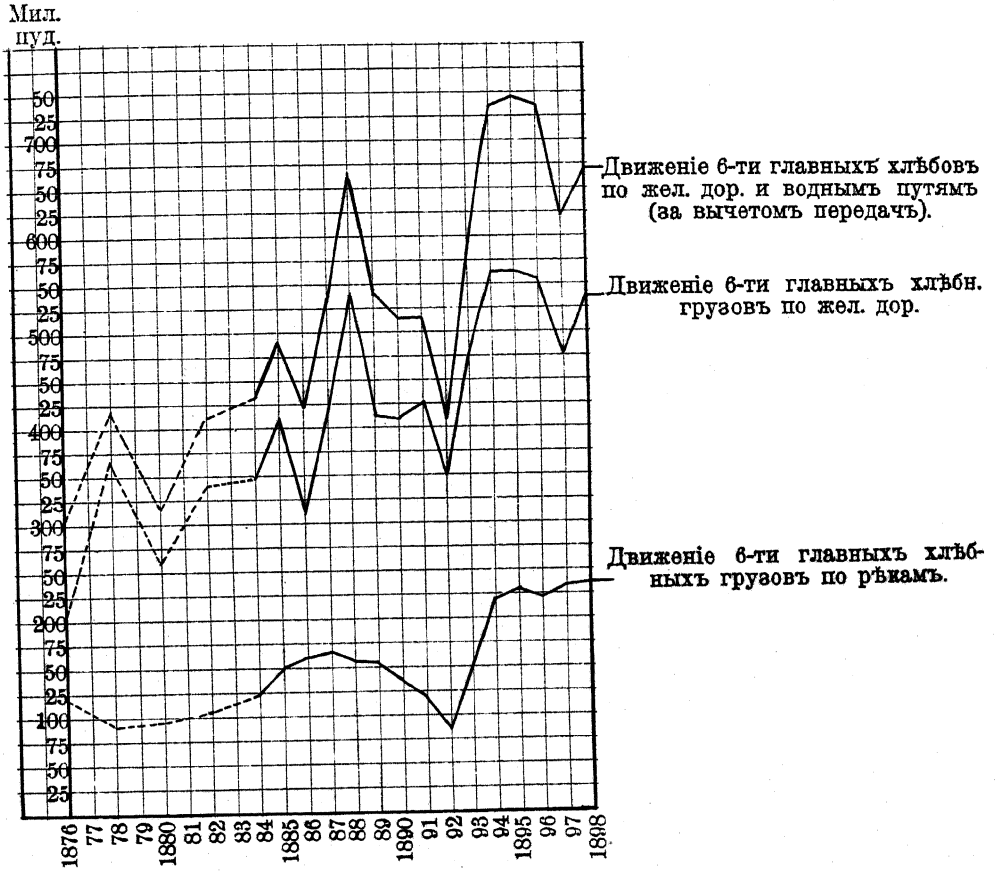
Чистый сборъ 4-хъ хлѣбовъ въ 50 губ. Европ. Россіи.

Перевозка по жел. дорогамъ 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ.

Діаграмма № 9.

Движеніе 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, воднымъ путямъ и по тѣмъ и другимъ вмѣстѣ въ 1876—98 годахъ.

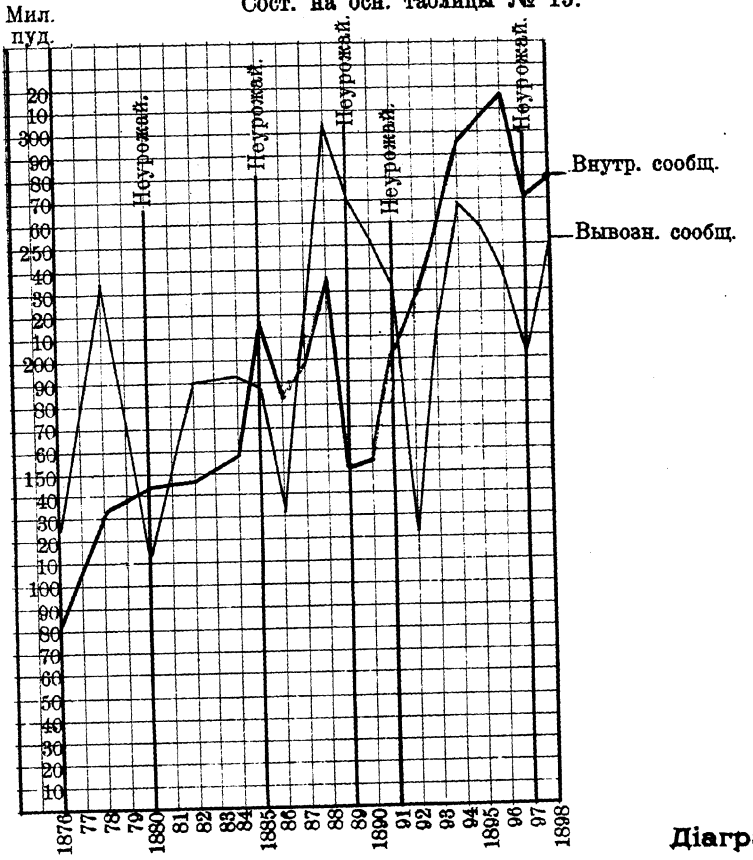
Сост. на осн. табл. №№ 3, 9 и 10 въ приложеніи.



Діаграмма № 10.

Движеніе 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи въ 1876—98 годахъ.

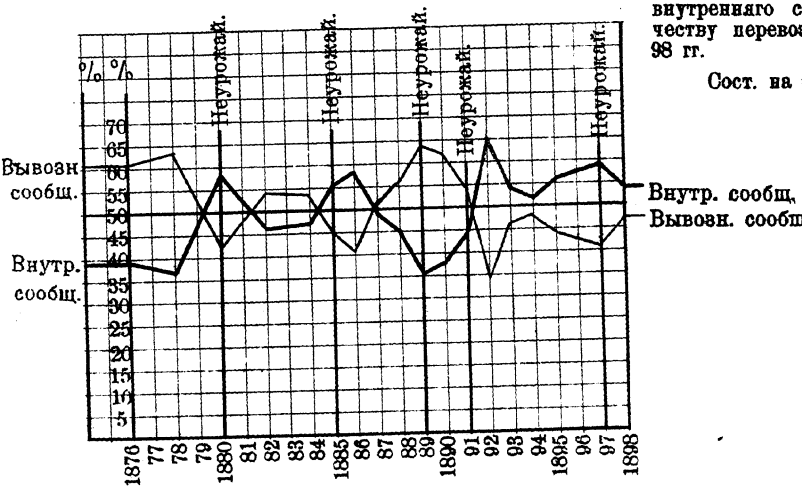
Сост. на осн. таблицы № 15.



Діаграмма № 11.

%-ное отношеніе вывознаго и внутренняго сообщенія ко всему количеству перевозимаго хлѣба въ 1876—98 гг.

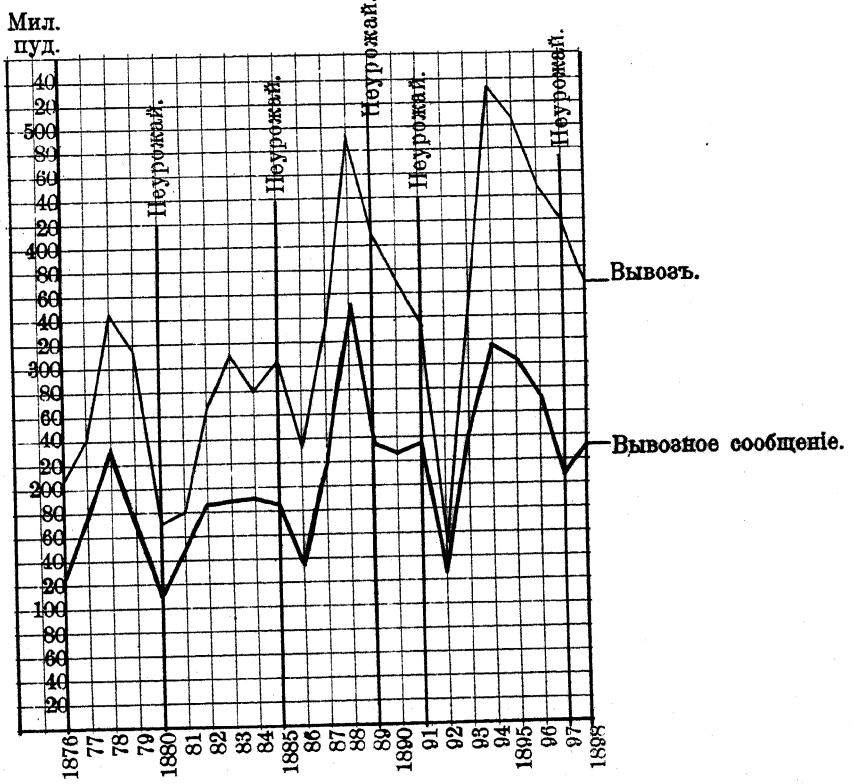
Сост. на осн. таблицы № 15.



Діаграмма № 12.

Вывозъ 6-ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ и перевозка ихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ вывозномъ сообщеніи въ 1876—98 гг.

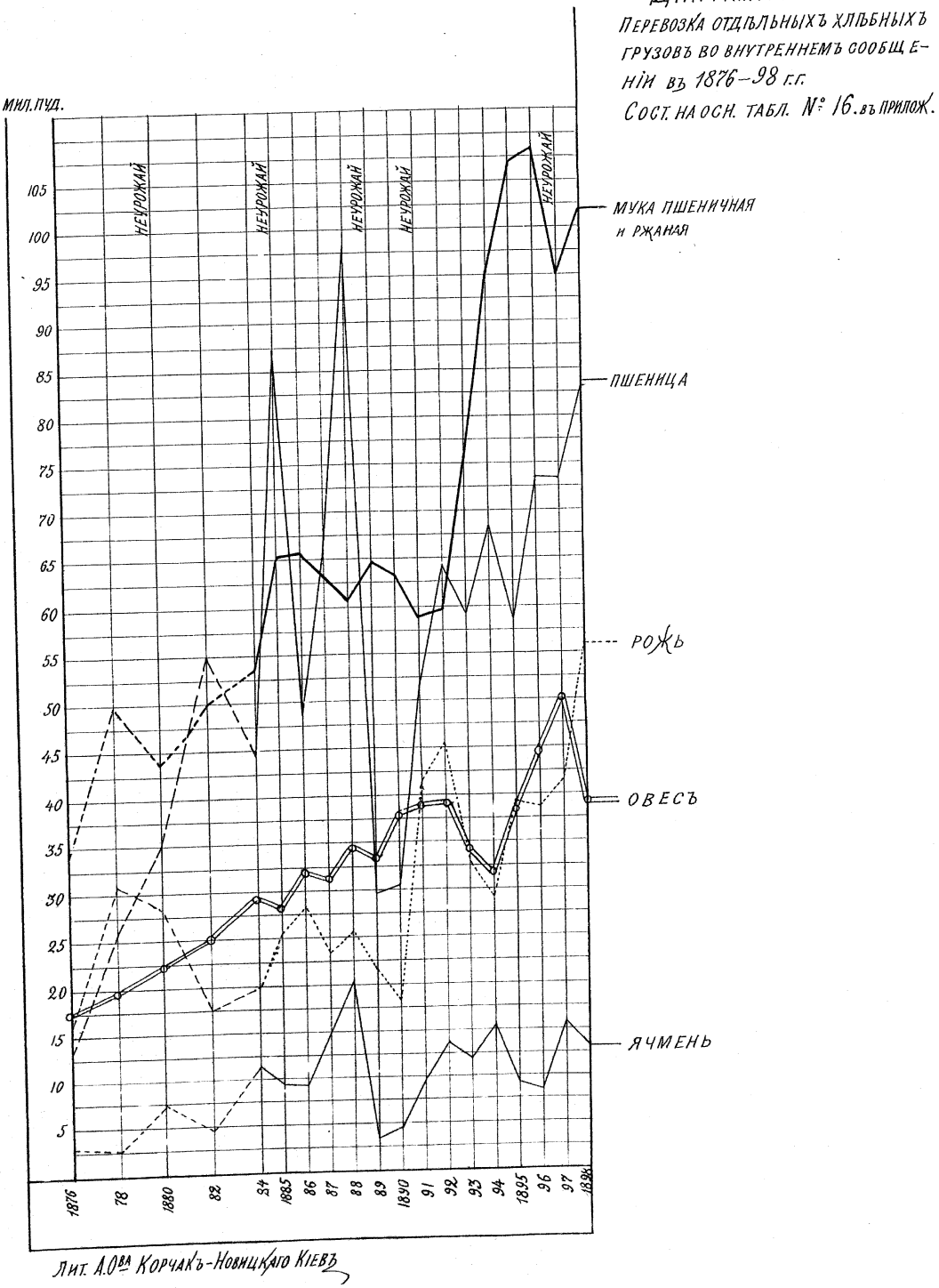
Сост. на осн. табл. въ текстѣ.



ДІАГРАММА №15.

Перевозка отдѣльныхъ хлѣбныхъ грузовъ во внутреннемъ сообщеніи въ 1876–98 г.г.

Сост. на осн. табл. № 16. въ прилож.

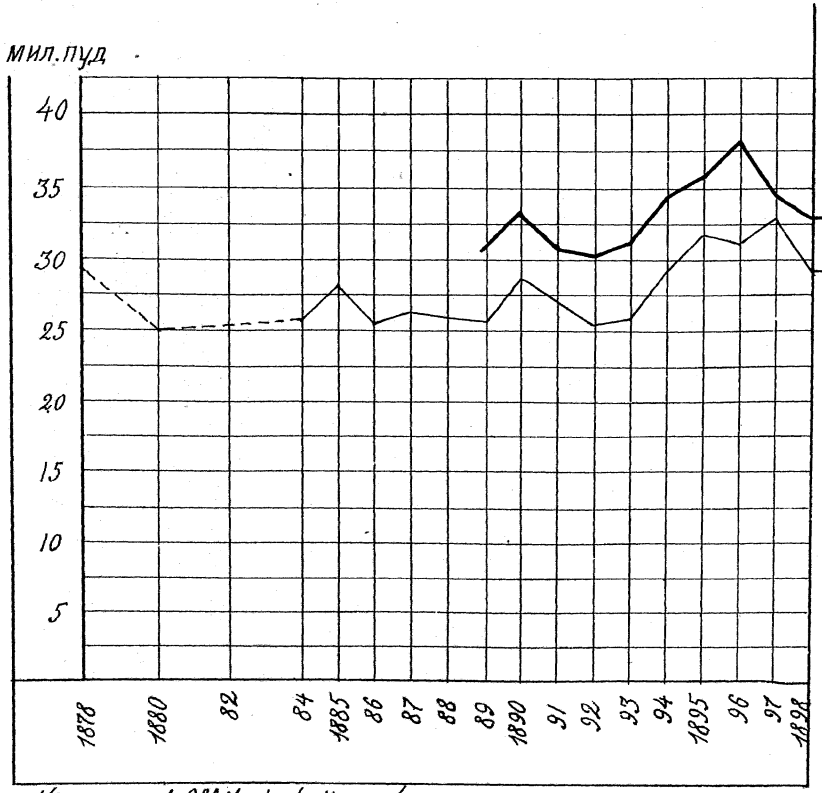


Лит. А.О^ва Корчакъ-Новицкаго Кіевъ

Діограмма № 16.

Прибытіе всѣхъ и 6ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ Москву съ 1878 по 1898 годъ

Сост. на осн. текста.

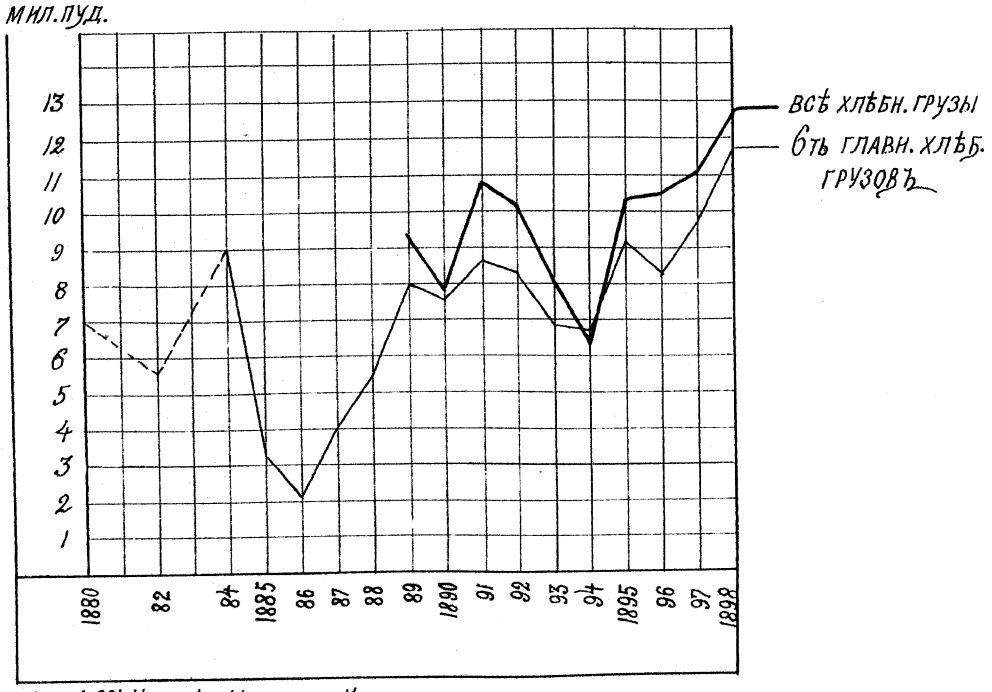


Кіевъ лит. А. Ов^ва Корчакъ-Новицкаго

Діаграмма №17.

Прибытіе всѣхъ и 6ти главныхъ хлѣбныхъ грузовъ въ Варшаву съ 1880 по 1898 годъ.

Сост. на осн. текста.



Лит. А.О^ва Корчакъ-Новицкаго Кіевъ

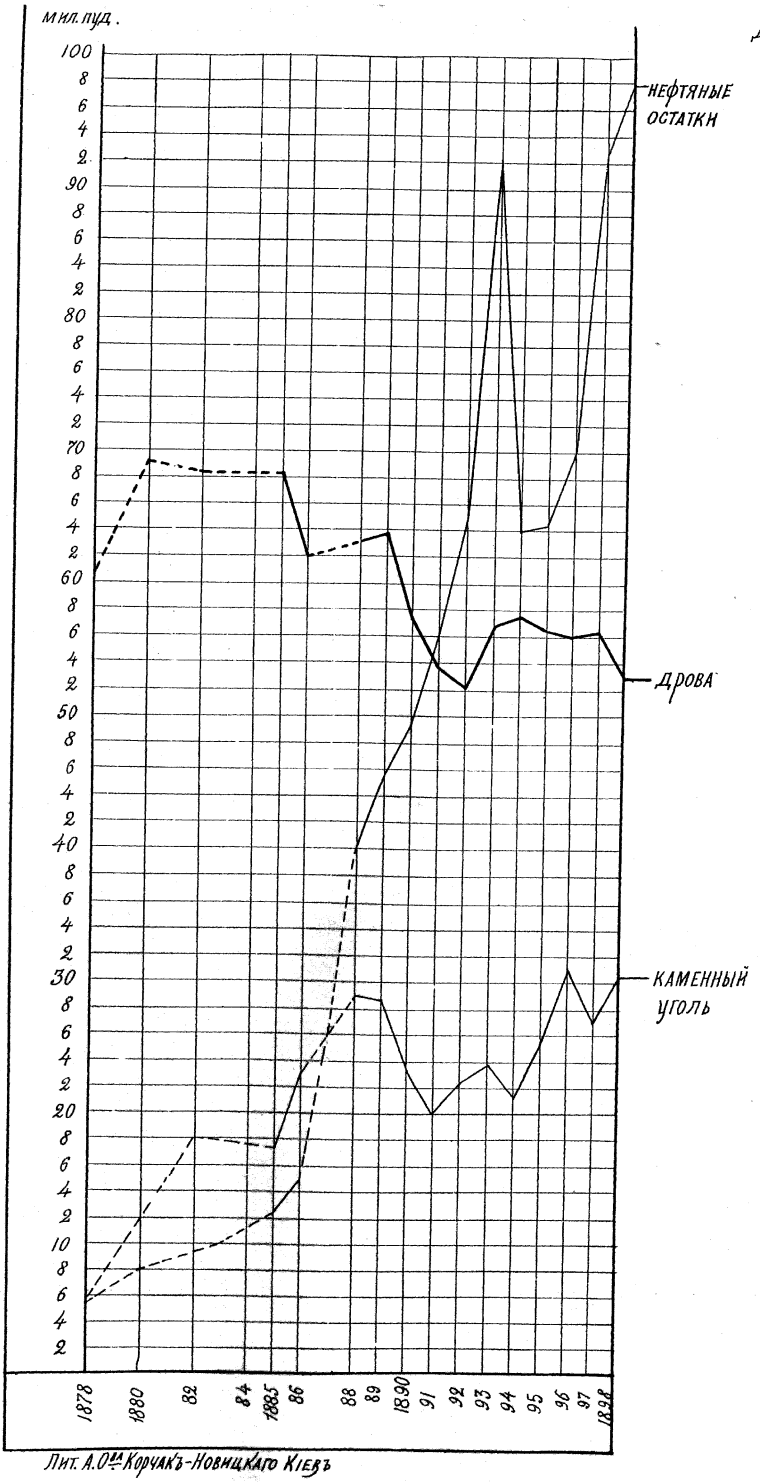


Диаграмма № 18.

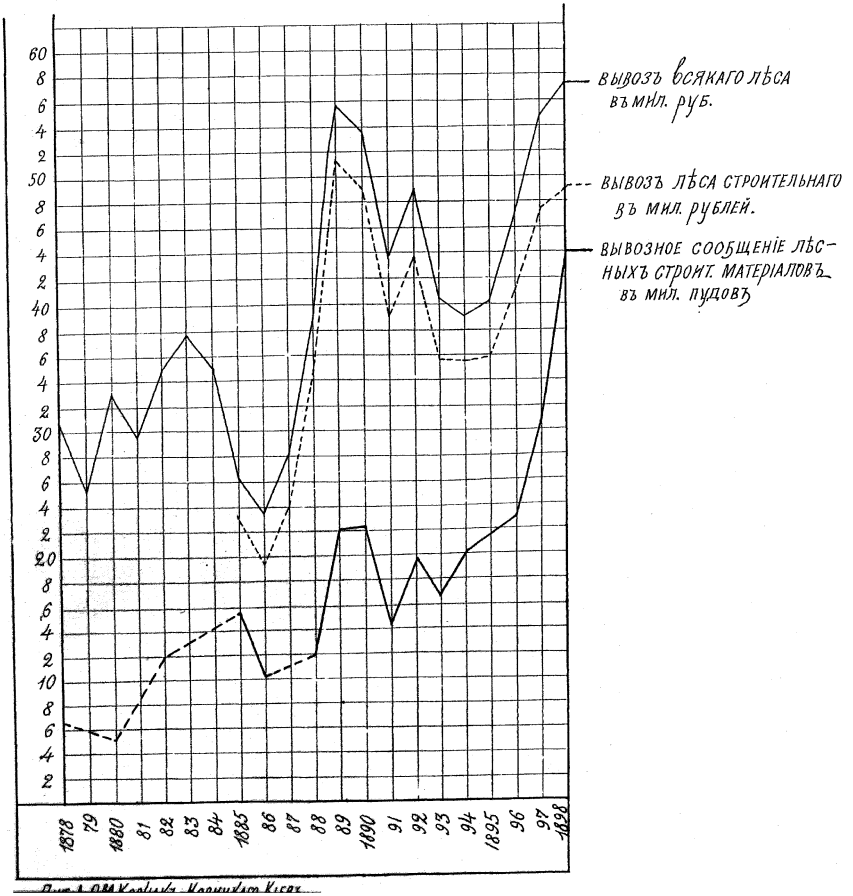
Подвозъ къ Москвѣ дровъ, каменнаго угля и нефтяныхъ остатковъ, въ 1878–98 гг. въ дровахъ (300 пуд. дровъ = 100 п. кам. угля = 50 п. нефт. остатковъ). Сост. на осн. таблицы въ текстѣ.

Лит. А. О-ва Корчакъ-Новицкаго Кіевъ

Діаграмма № 19.

Вывозъ всякаго лѣса вообще и строительнаго въ частности, а также движеніе лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ вывозномъ сообщеніи въ 1878–98 г.г.

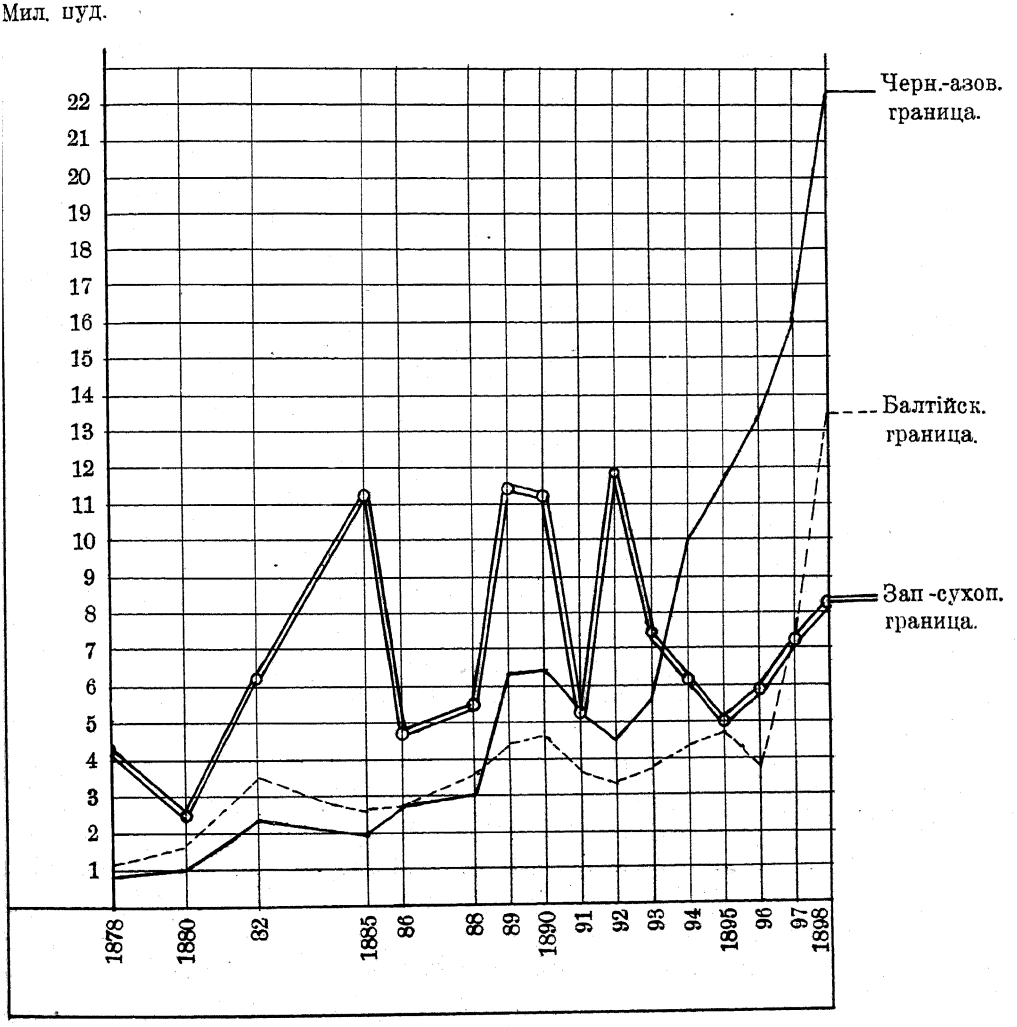
Сост. на осн. таб. въ тексть



Діаграмма № 20.

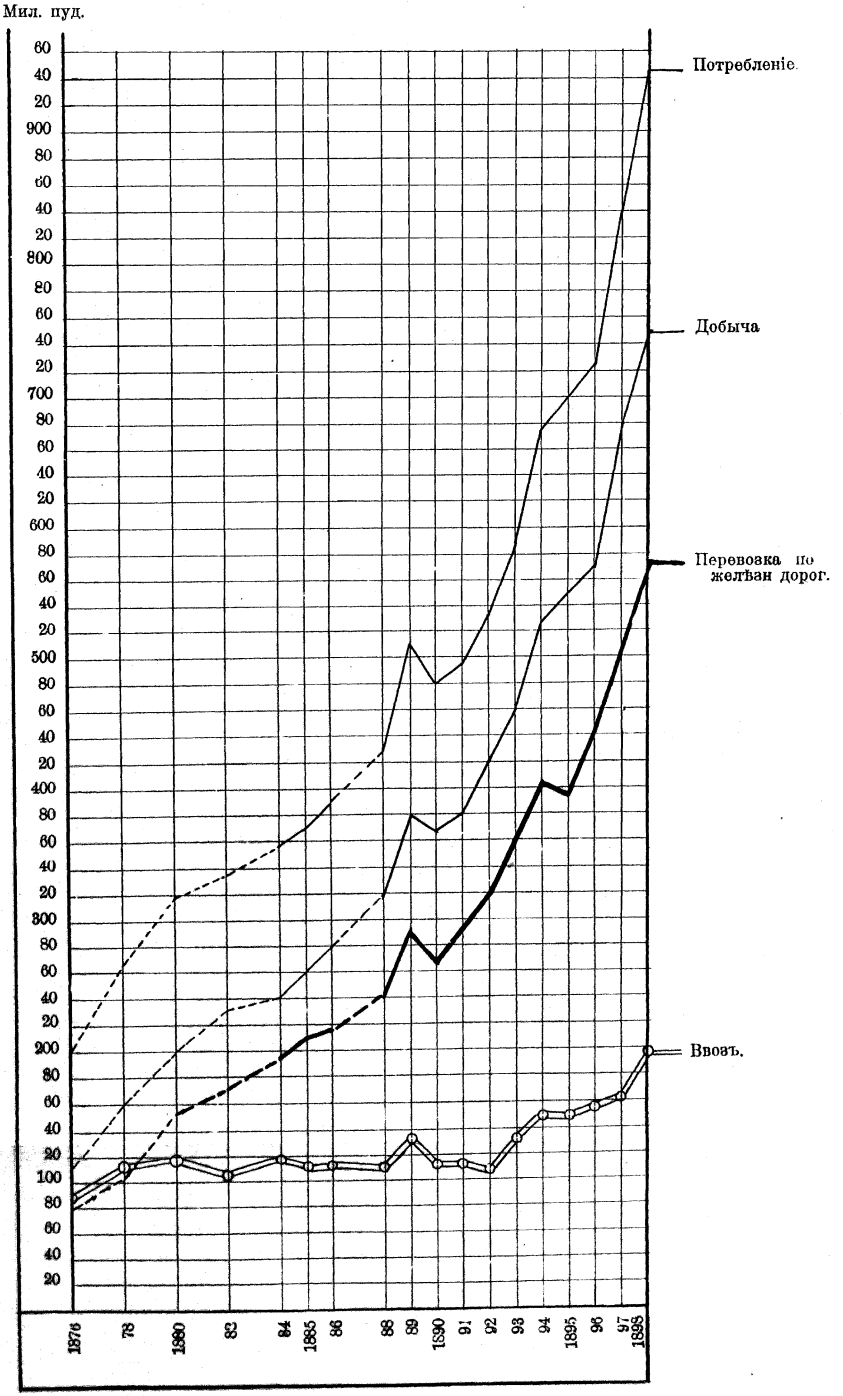
Подвозъ строевого лѣса къ балтійской, черноморско-азовской и зап.-сухопутной границамъ въ 1878—98 г.г.

Сост. на осн. табл. въ текстѣ.



Діаграмма № 21.

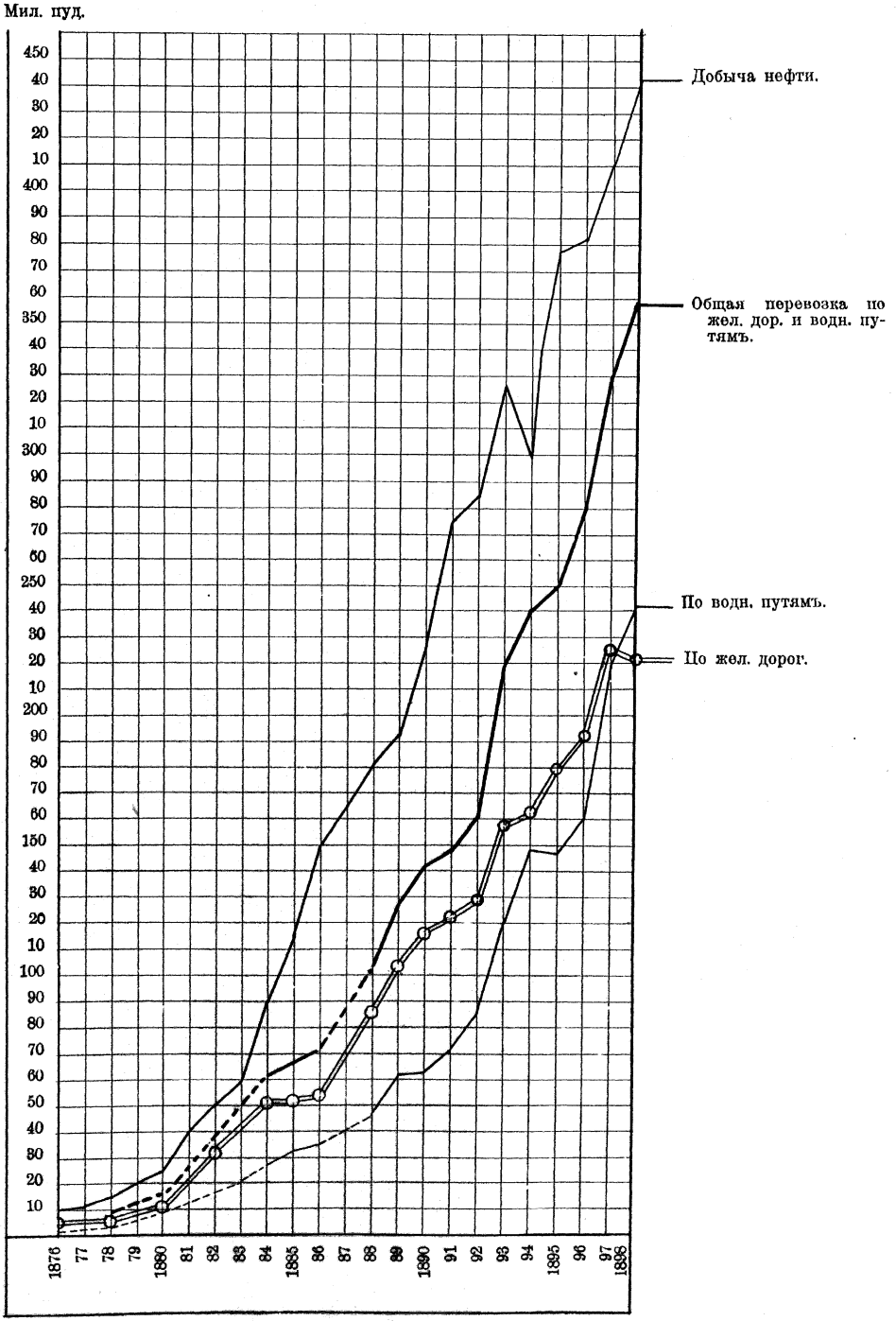
Добыча, ввозъ и потребленіе каменнаго угля, а также перевозка его по желѣзнымъ дорогамъ въ 1876—98 гг.
Сост. на осн табл. на стр. 134.



Діаграмма № 22.

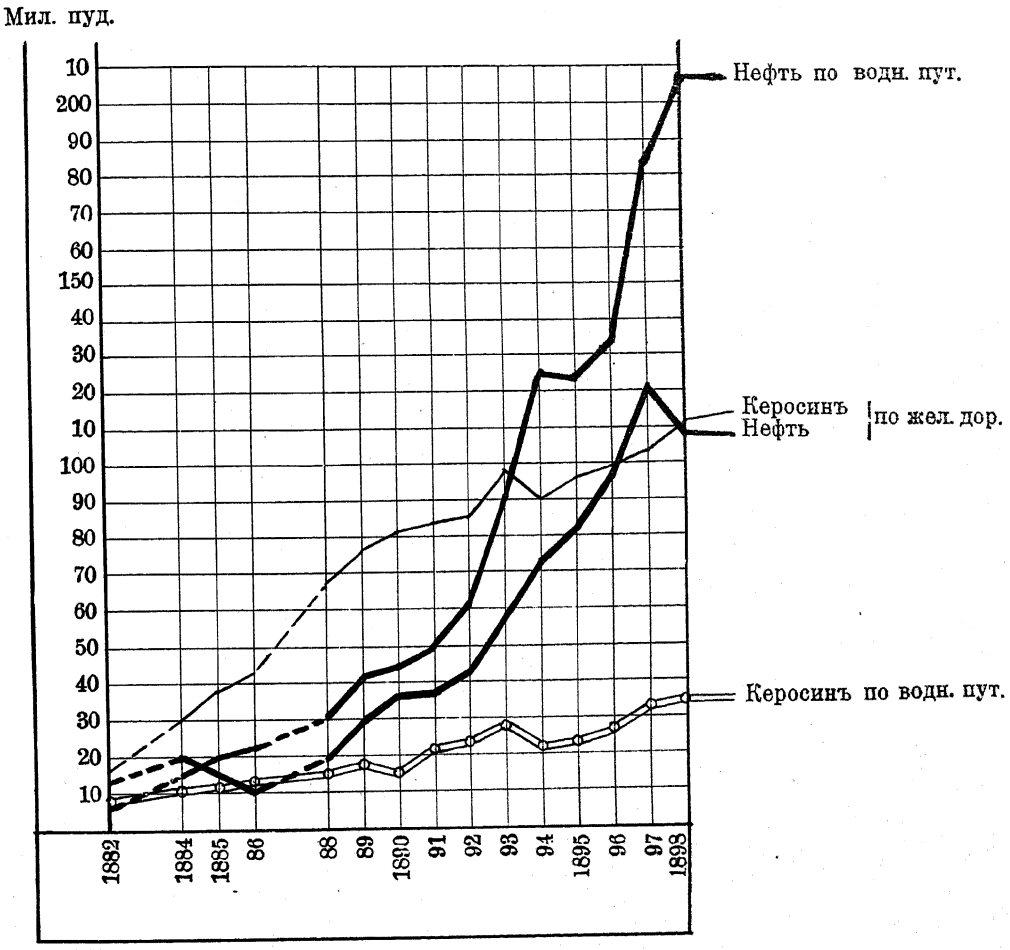
Добыча нефти и движеніе всѣхъ нефтяныхъ грузовъ по жел. дорогамъ и внутреннимъ воднымъ путямъ. въ 1876—98 гг.

Сост. на осн. табл. на стр. 152



Діаграмма № 23.

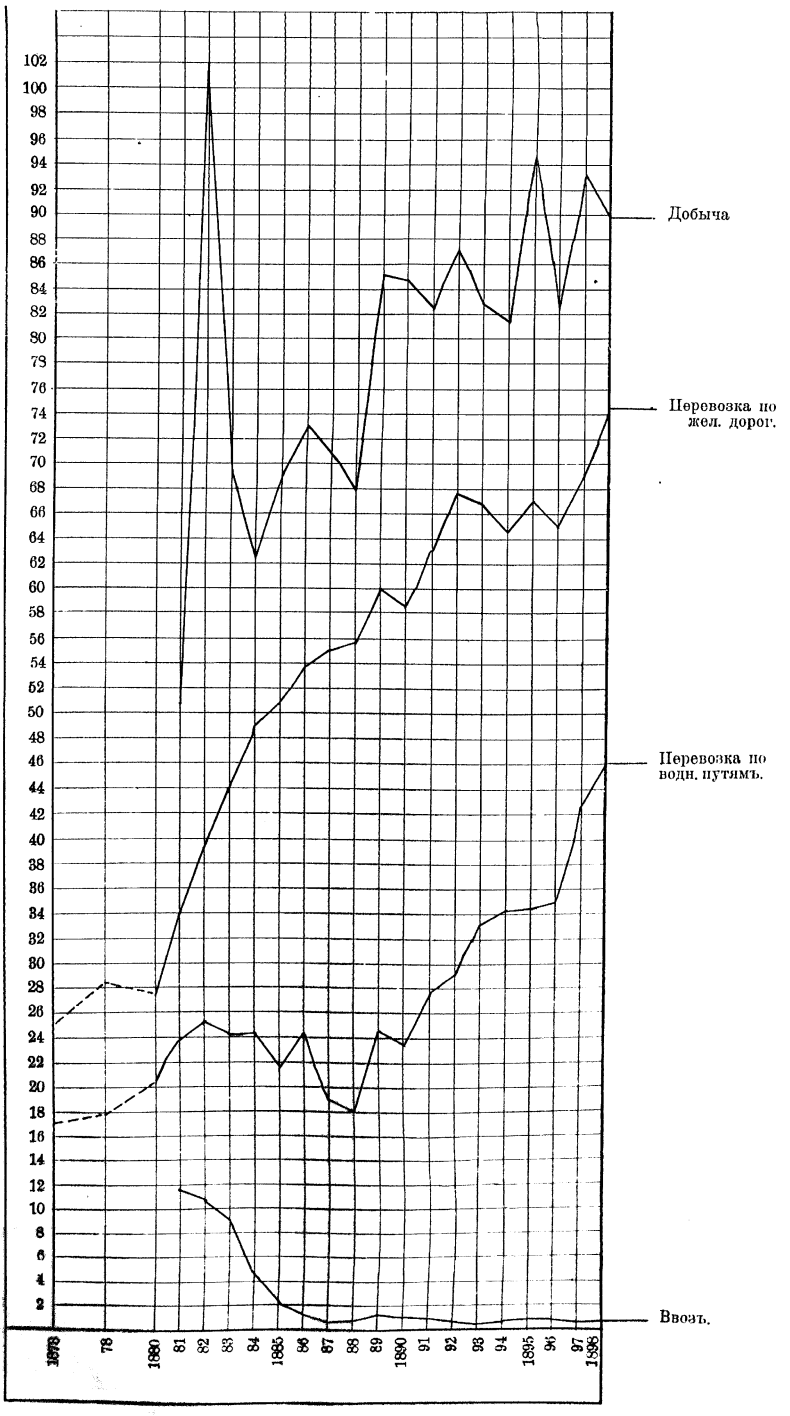
Движеніе нефти съ остатками и керосина
по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ
въ 1882—98 гг.
Сост. на осн. табл. въ текстѣ.

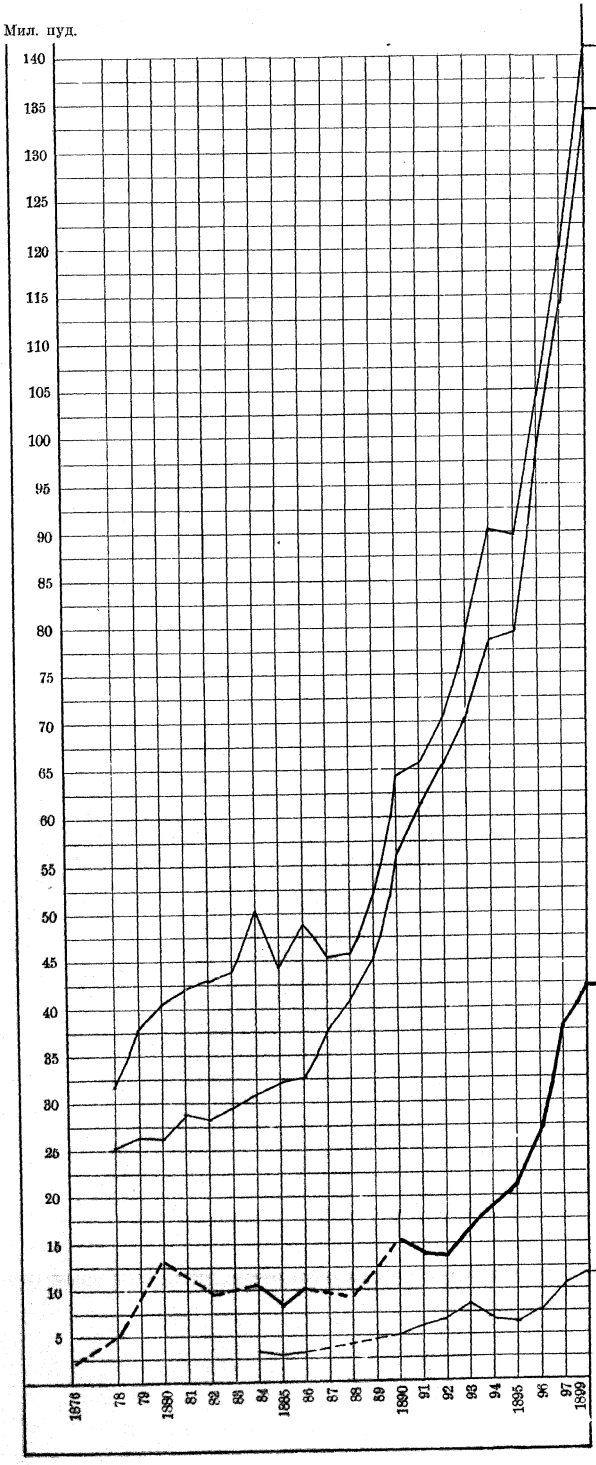


Діаграмма № 24.

Добыча соли въ Россіи, ввозъ ея и перевозка по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ въ 1876—98 гг.

Сост. на осн табл. на стр.181.





Потребленіе.

Производство.

Перевозка по желѣзн дорог.

Перевозка по водн. пут.

Діаграмма № 25.

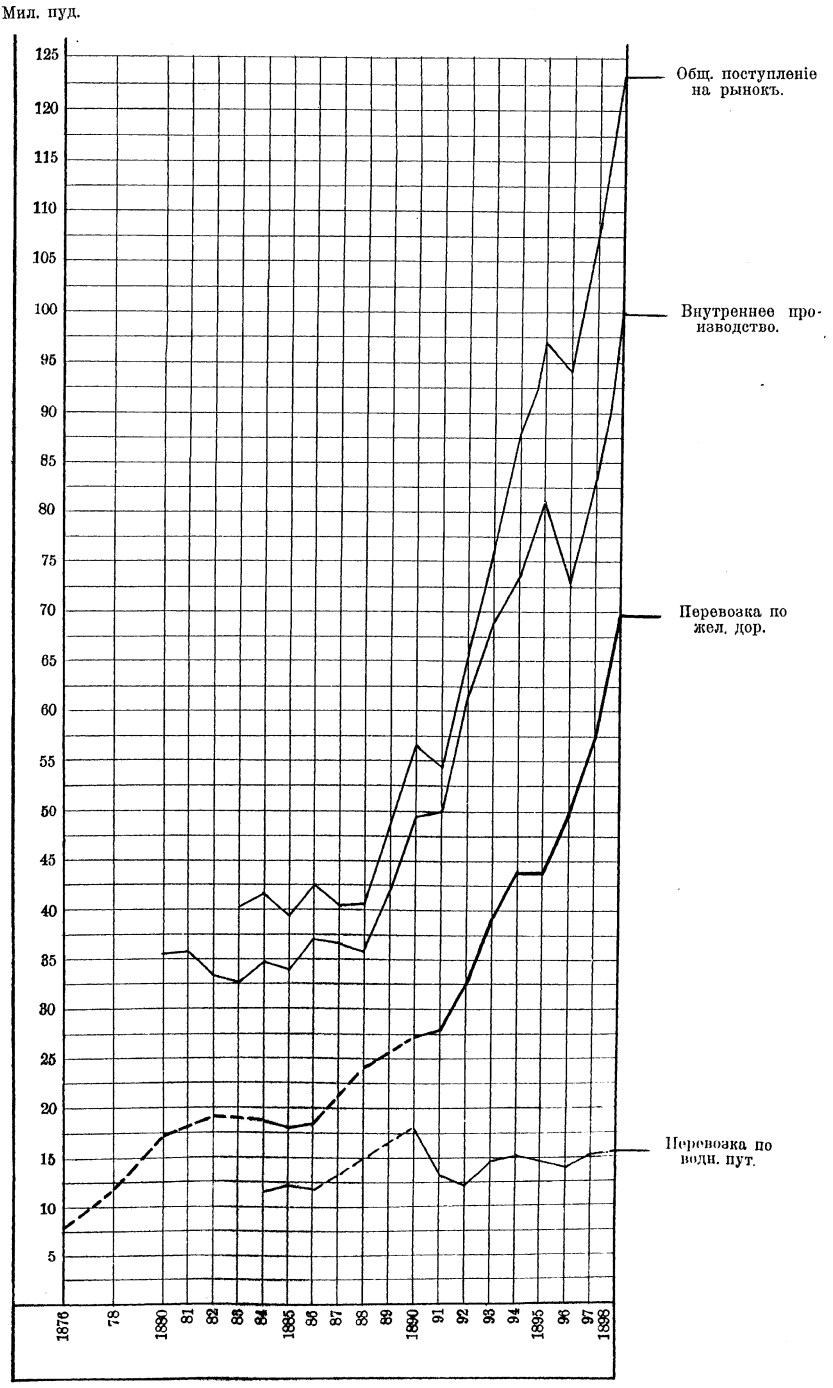
Производство, потребленіе чугуна и перевозка его по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ въ 1876—98 гг.

Сост. на оси табл. на стр. 204.

Діаграмма № 26.

Внутреннее производство, общее поступленіе на рынокъ желѣза и стали, и перевозка ихъ (съ жестью) по жел. дорогамъ и воднымъ путямъ въ 1876—98 гг.

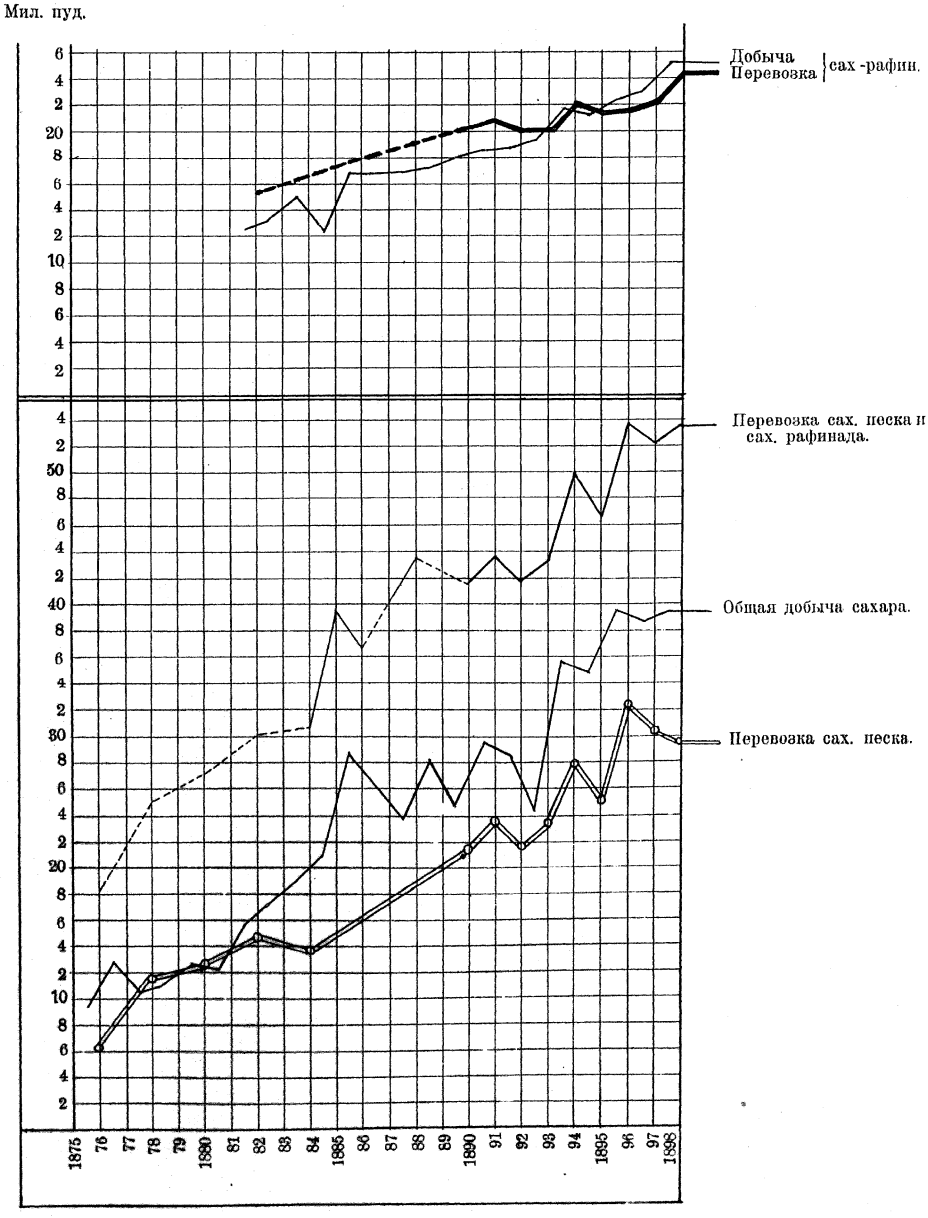
Сост. на осн табл. на стр. 214.



Діаграмма № 27.

Добыча и перевозка по жел. дорогамъ сахарныхъ грузовъ въ 1876—98 гг.

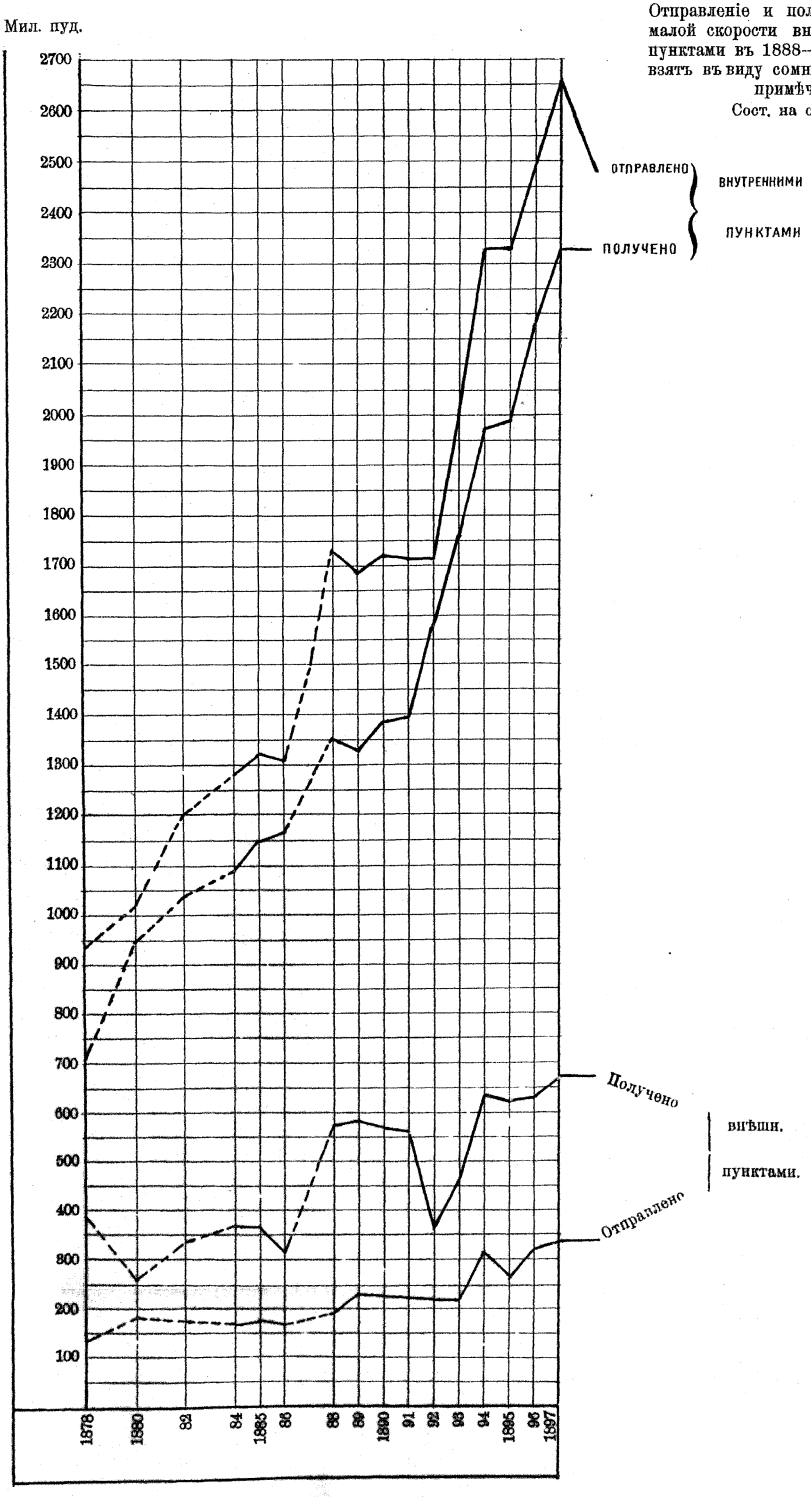
Сост. на осн табл. на стр.226.



Діаграмма № 28.

Отправленіе и полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости внутренними и внѣшними пунктами въ 1888—97 годахъ (1898 годъ не взятъ въ виду сомнительности данныхъ, см. примѣч. на стр. 242)

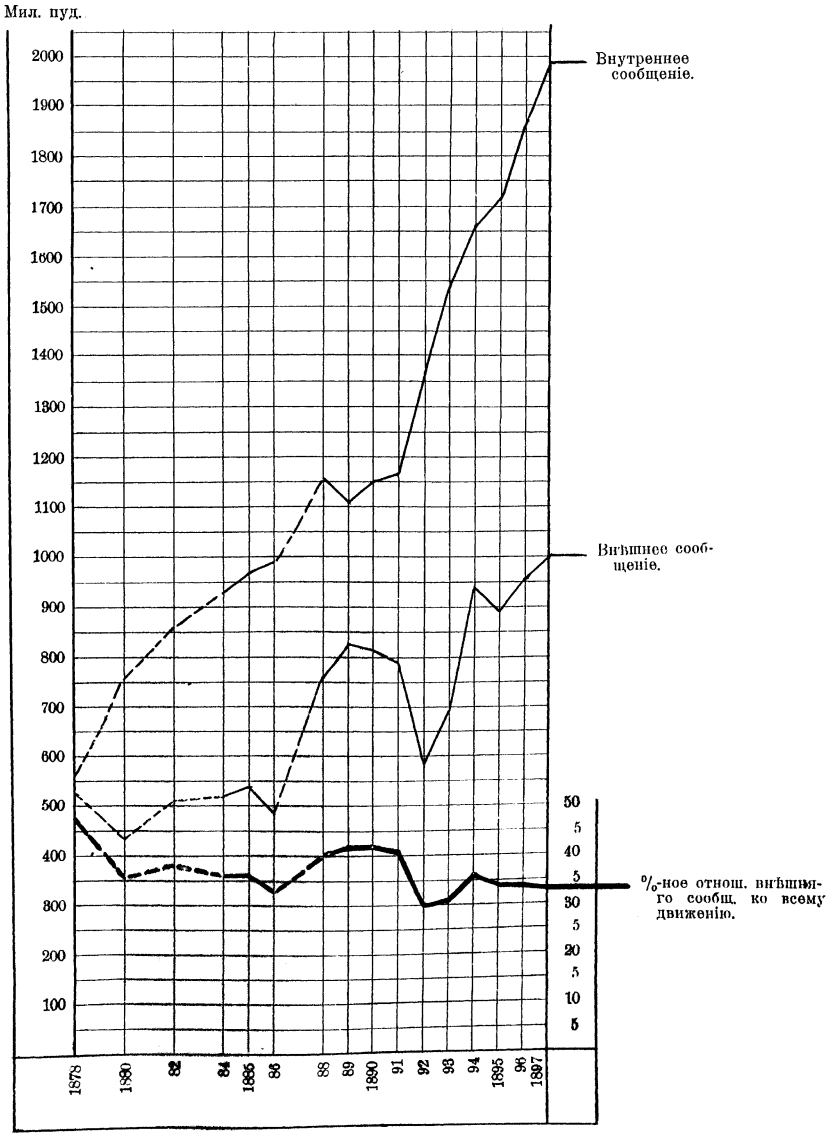
Сост. на осн. табл. на стр. 242

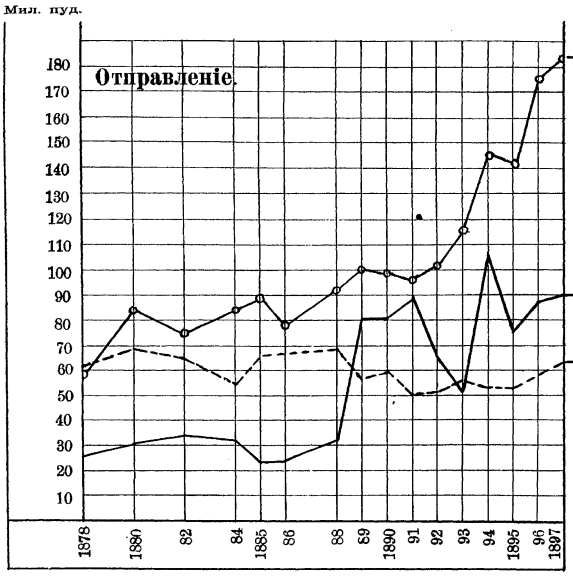


Діаграмма № 29.

Движеніе всѣхъ товаровъ малой скорости во внутреннемъ и внѣшнемъ сообщеніи въ 1878—97 годахъ (1898 годъ не взятъ въ виду сомнительности данныхъ, см. примѣч. на стран. 242.

Сост. на осн табл. на стр. 245.

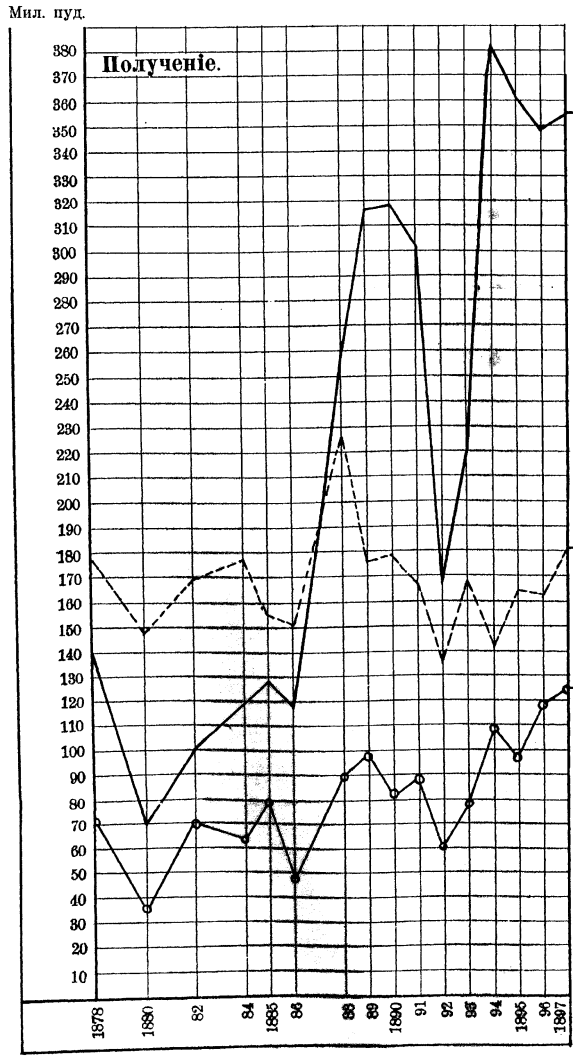




Діаграмма № 30.

Отправленіе и полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными границами въ 1878—97 годахъ (1898 годъ не взятъ въ виду сомнительности данныхъ, см. примѣч. на стр. 242.

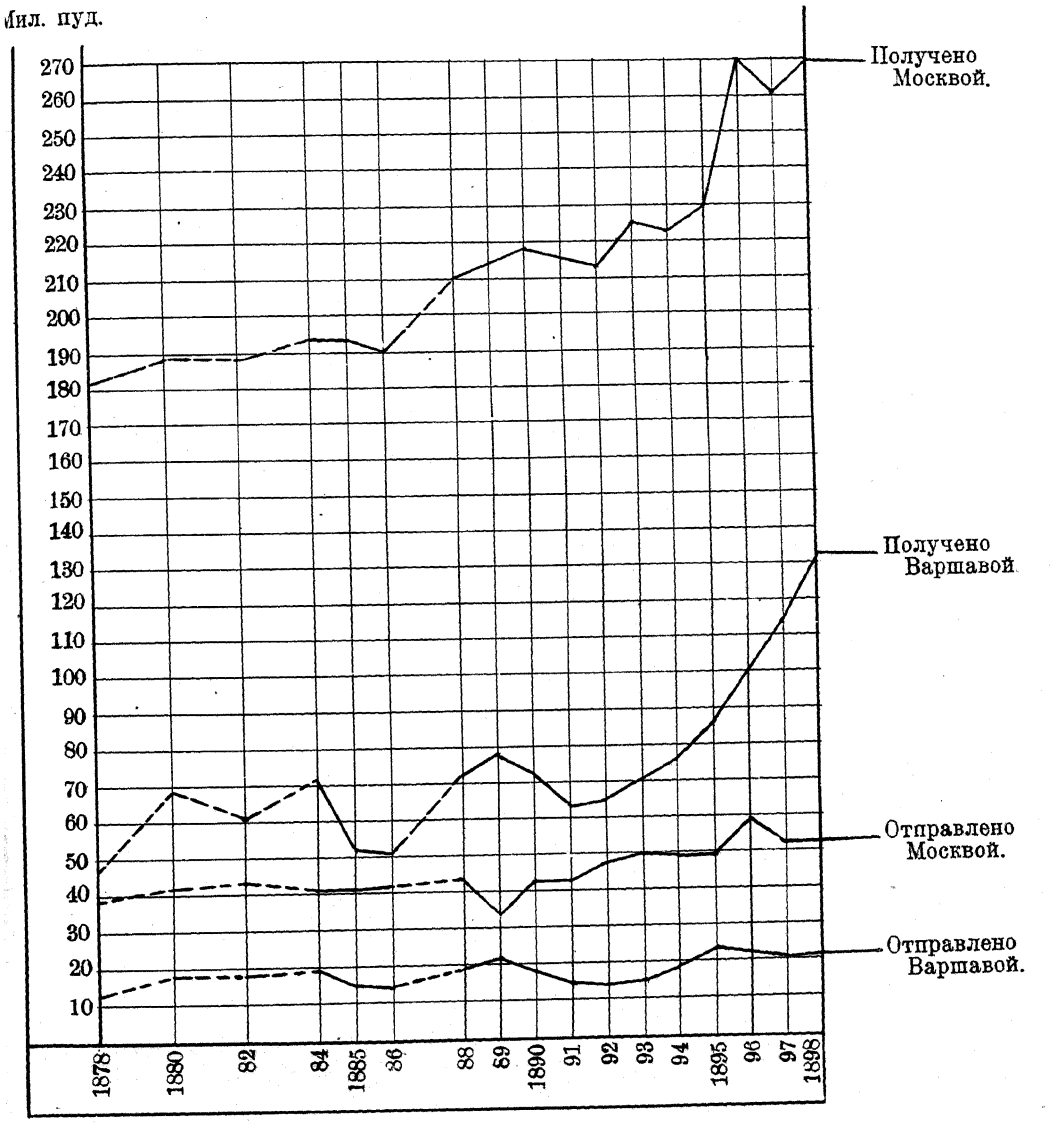
Сост. на осн. табл. № 51 въ приложеніи.



Діаграмма № 31.

Отправленіе и полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости Москвой и Варшавой въ 1878—98 годахъ.

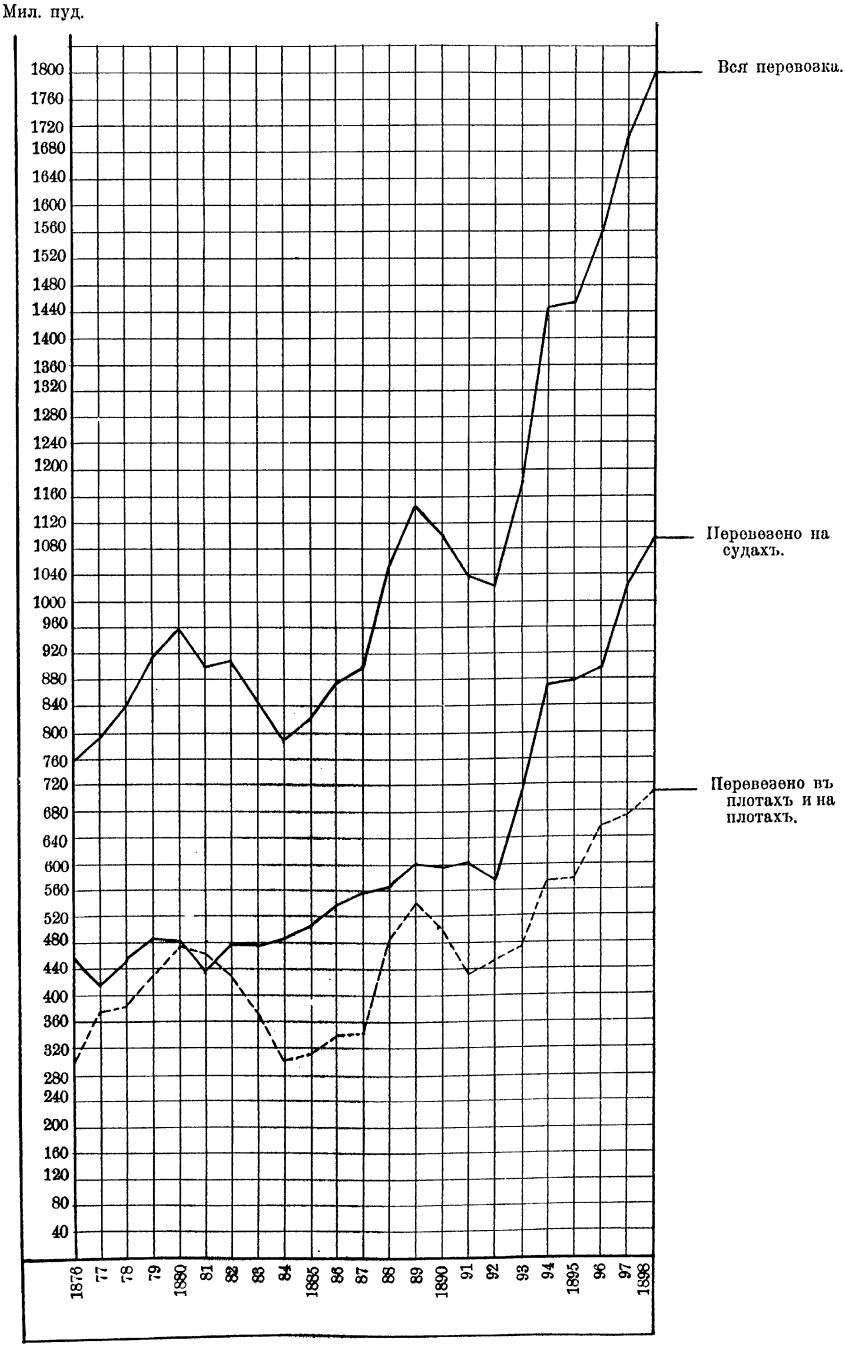
Сост. на осн. табл. № 55 въ приложеніи.



Діаграмма № 32.

Движеніе всѣхъ товаровъ на судахъ, въ плотахъ и на плотахъ по внутреннимъ воднымъ путямъ въ 1876—98 гг.

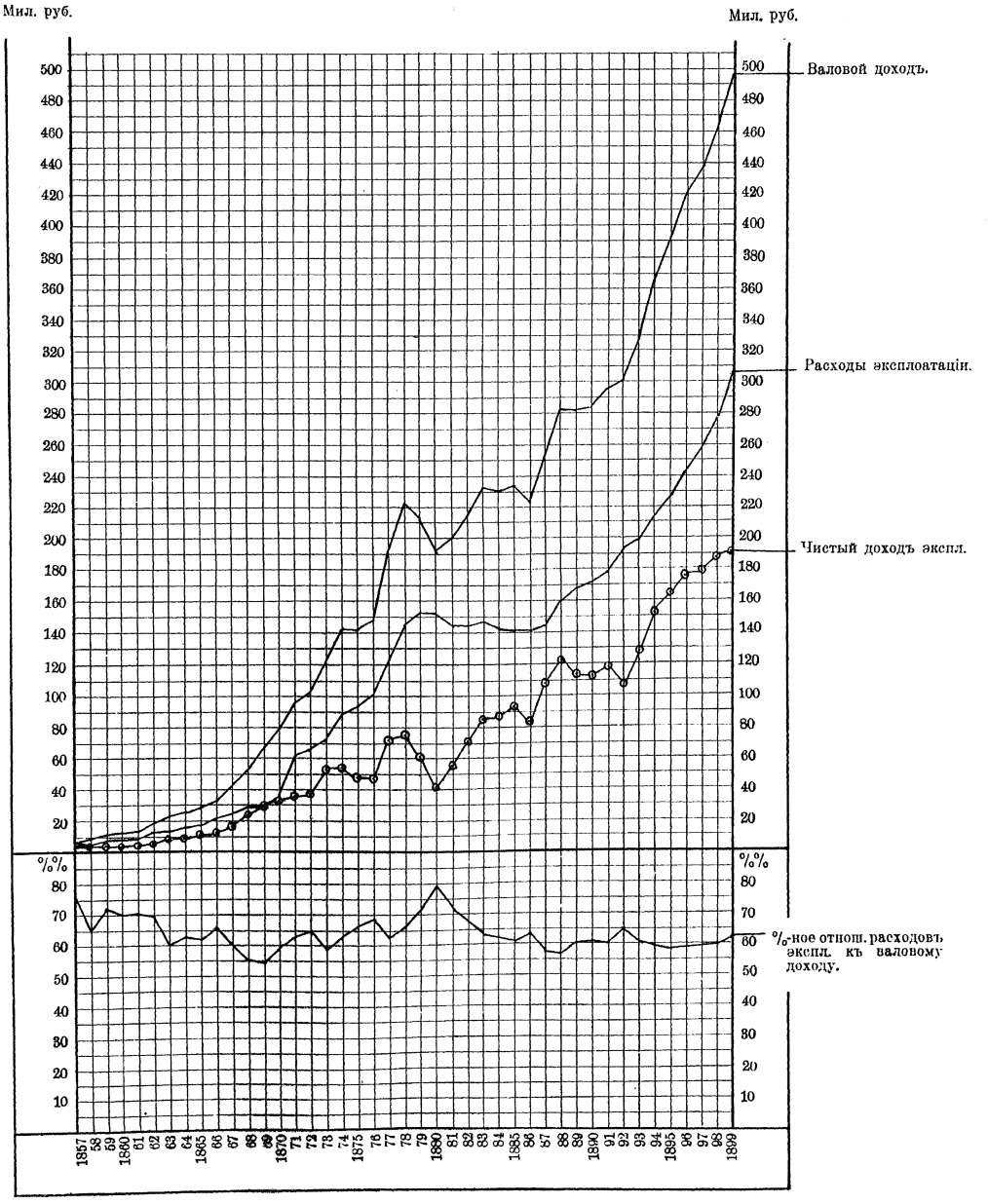
Сост. на оси табл. на стр. 257.



Діаграмма № 33.

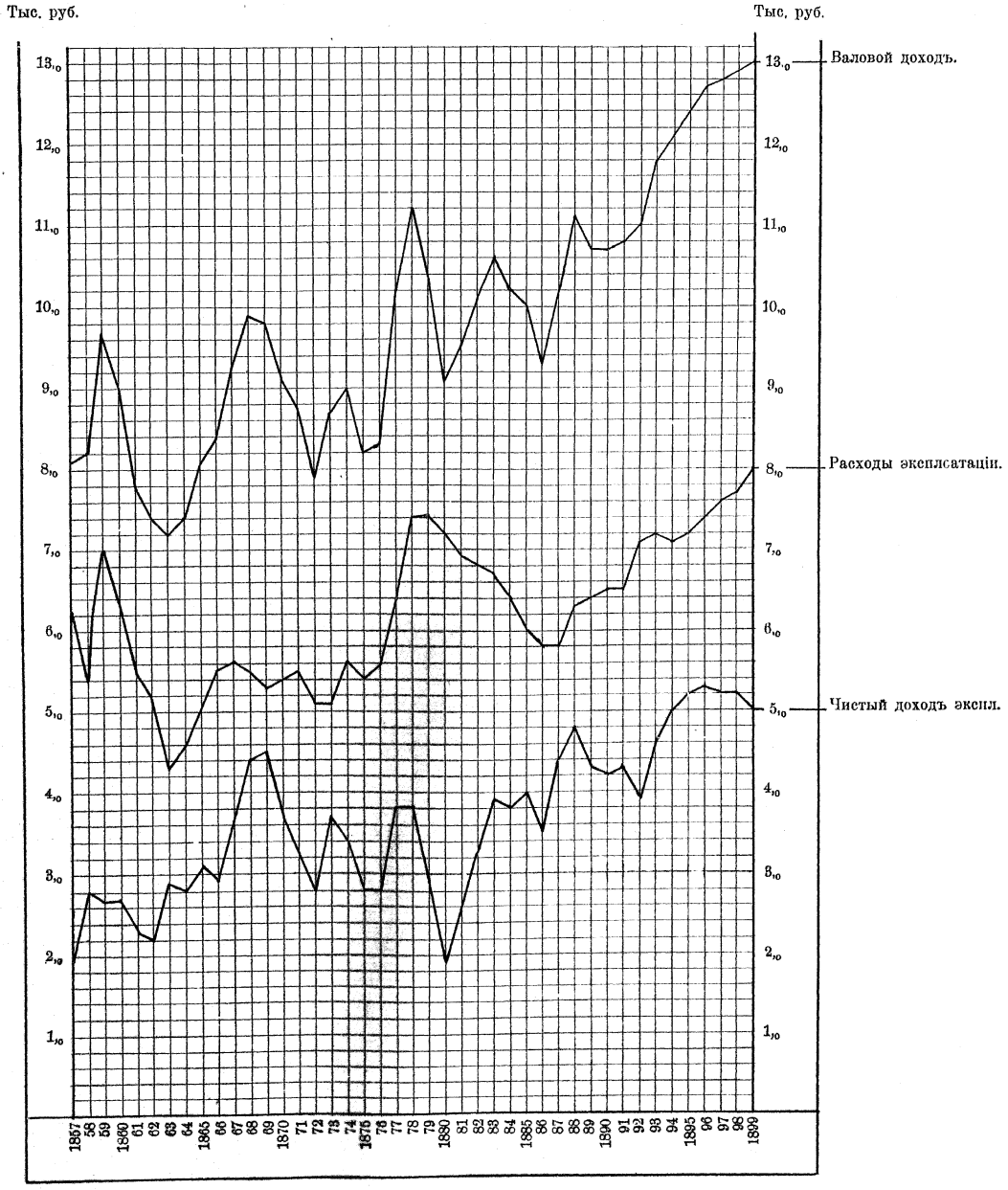
Валовой доходъ, расходы и чистый доходъ эксплоатаціи желѣзнодорожной сѣти, а также %-ое отношеніе расходовъ къ валовому доходу въ 1857—99 г.г.

Сост. на осн. табл. № 57 въ прилож.



Діаграмма № 34.

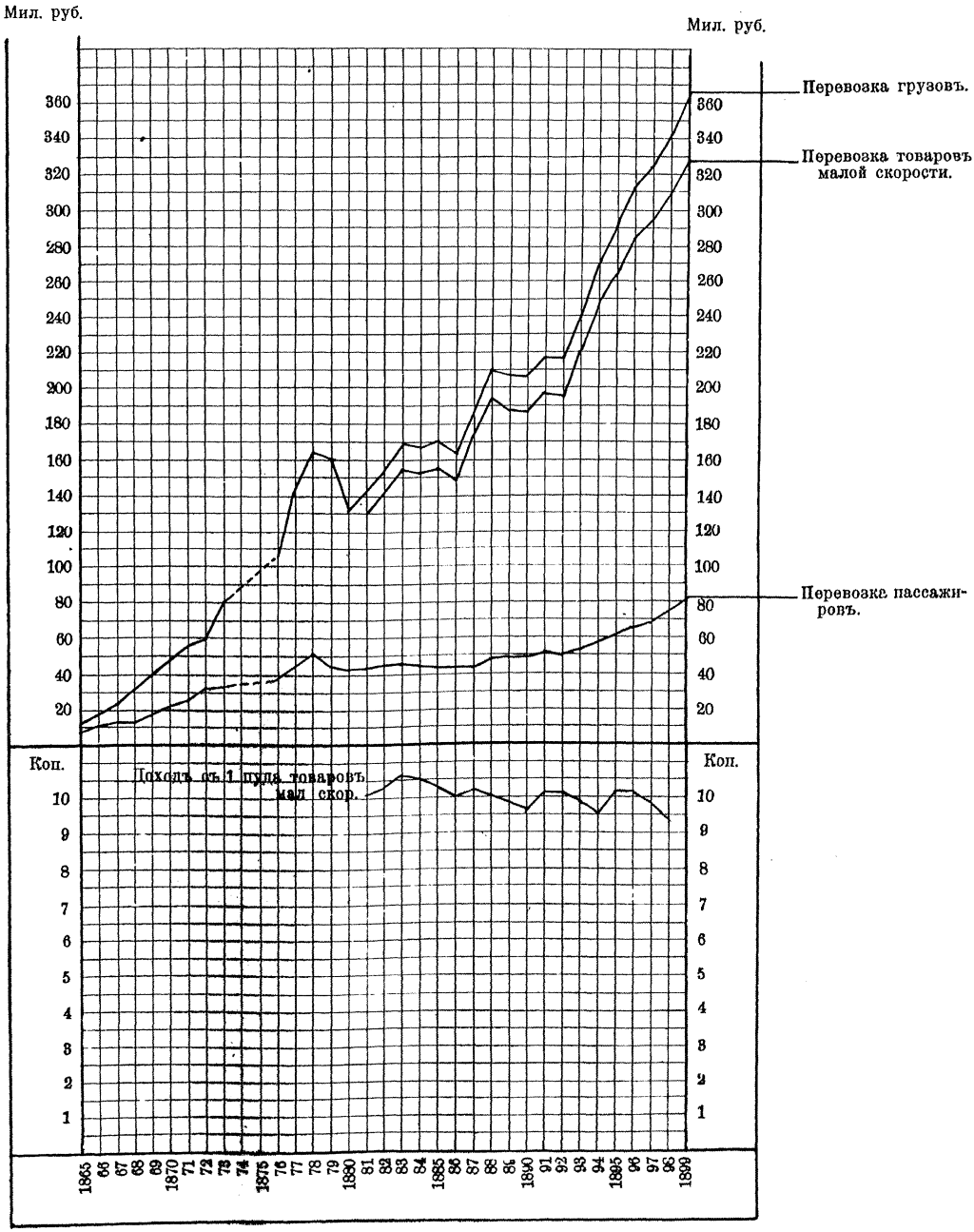
Валовой доходъ, расходы и чистый доходъ эксплоатаціи на 1 версту желѣзнодорожной сѣти въ 1857—99 годахъ.
Сост. на осн. тал. № 57 въ приложеніи.



Діаграмма № 35.

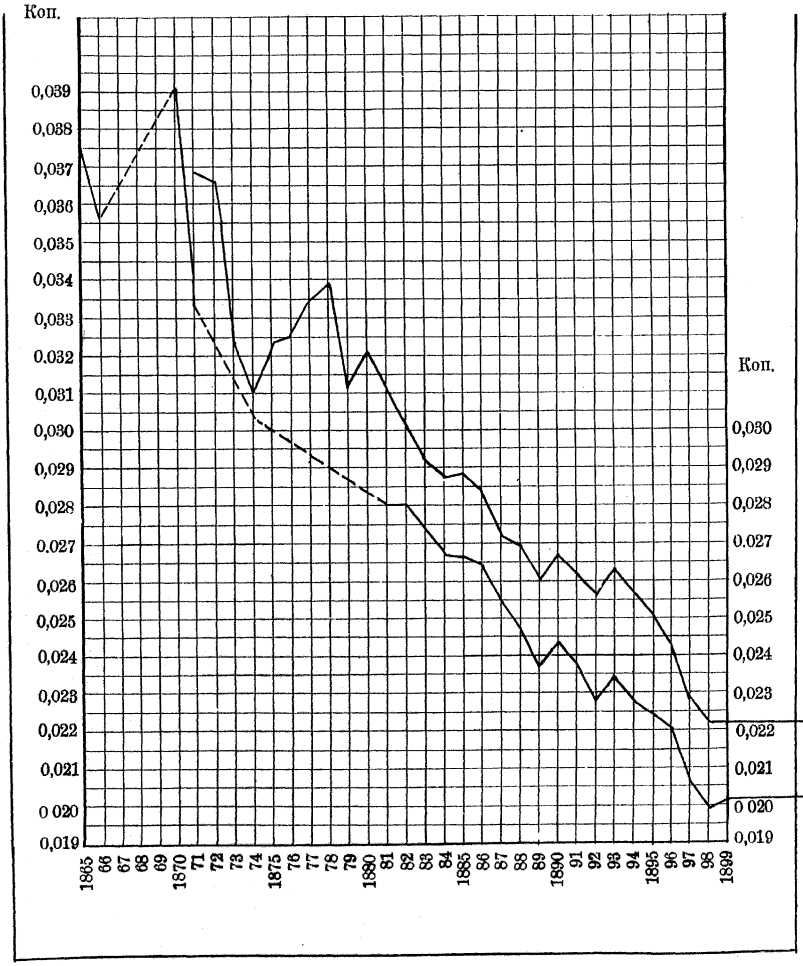
Валовой доходъ отъ перевозки пассажировъ, всѣхъ грузовъ и товаровъ малой скорости въ 1865—99 гг., а также доходъ съ 1 пуда послѣднихъ въ 1881—98 гг.

Сост. на осн, табл. №№ 58 и 59 въ прилож.



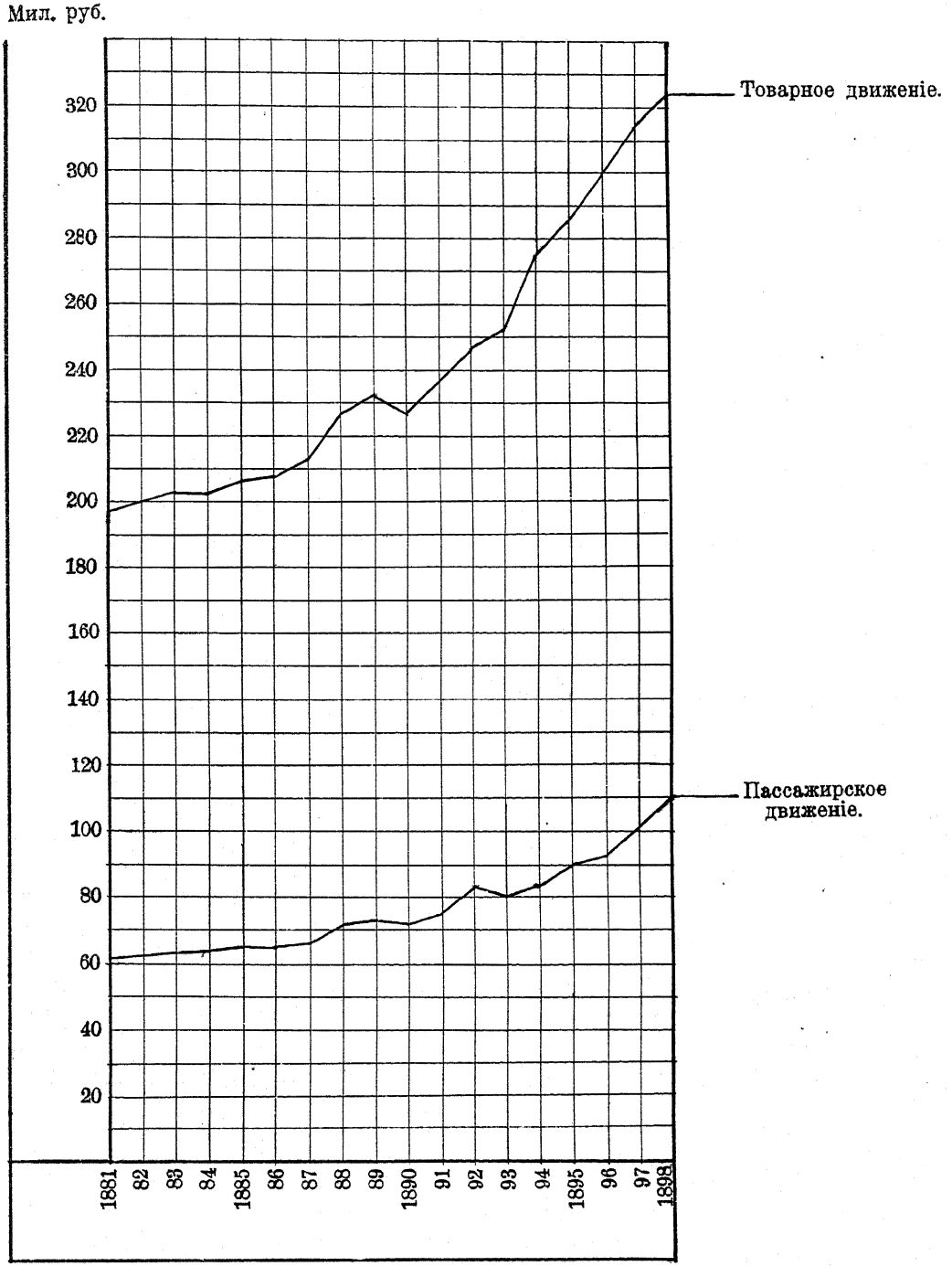
Діаграмма № 36.

Валовой доходъ съ 1 пудо-версты всѣхъ грузовъ безъ дополнительныхъ сборовъ и съ 1 пудо-версты товаровъ малой скорости съ дополнительными сборами въ 1865—99 гг.
Сост. на осн. табл. № 60 въ прилож.



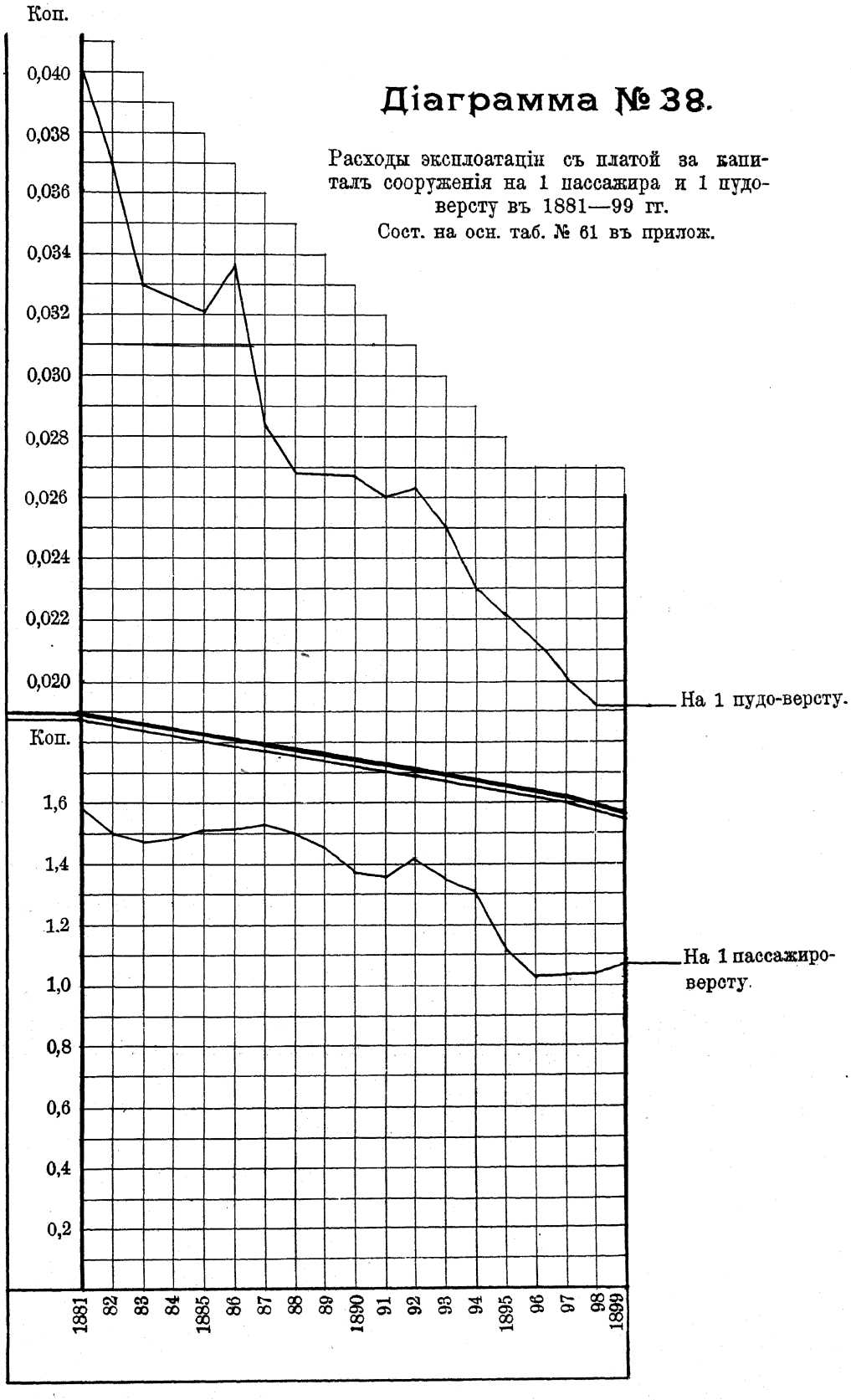
Діаграмма № 37.

Расходы эксплоатаціи съ платой за капиталъ сооруженія по товарному и пассажирск дв. въ 1881—99 гг.
Сост. на осн. табл. № 61 въ прилож.



Діаграмма № 38.

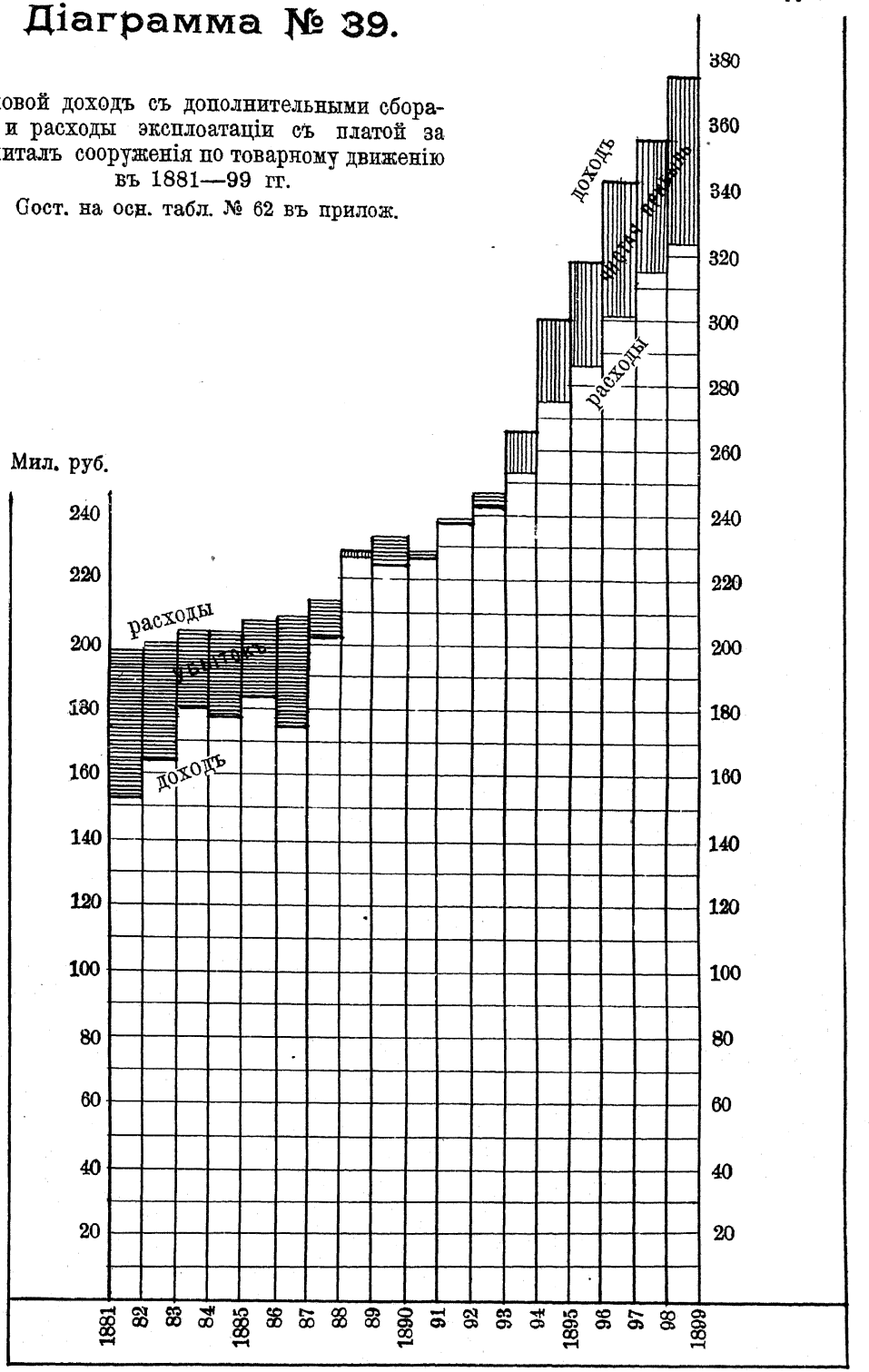
Расходы эксплоатаціи съ платой за капиталъ сооруженія на 1 пассажира и 1 пудо-версту въ 1881—99 гг.
Сост. на осн. таб. № 61 въ прилож.



Діаграмма № 39.

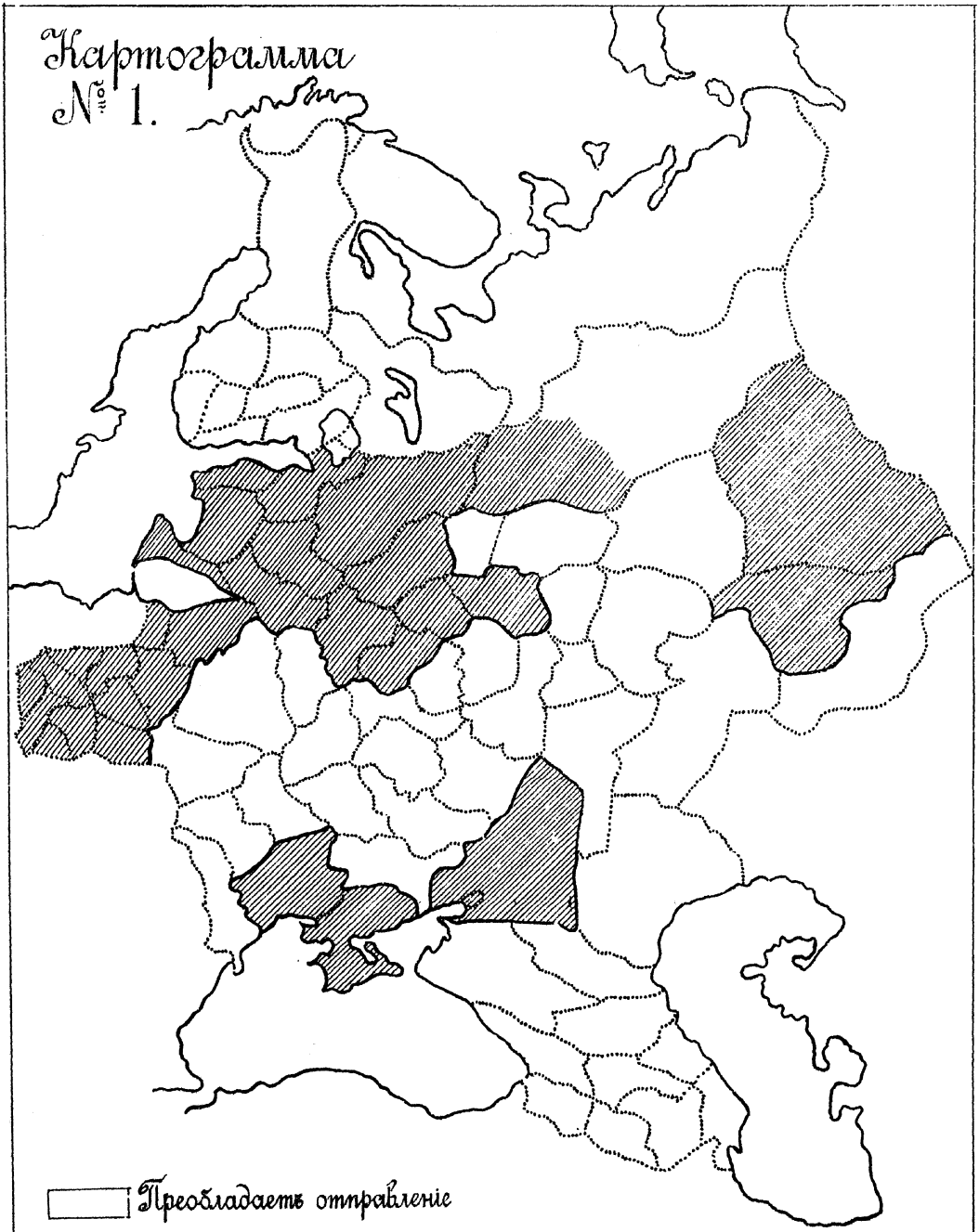
Валовой доходъ съ дополнительными сборами и расходы эксплоатаціи съ платой за капиталъ сооруженія по товарному движенію въ 1881—99 гг.

Сост. на осн. табл. № 62 въ прилож.



АКАДЕМИИ.

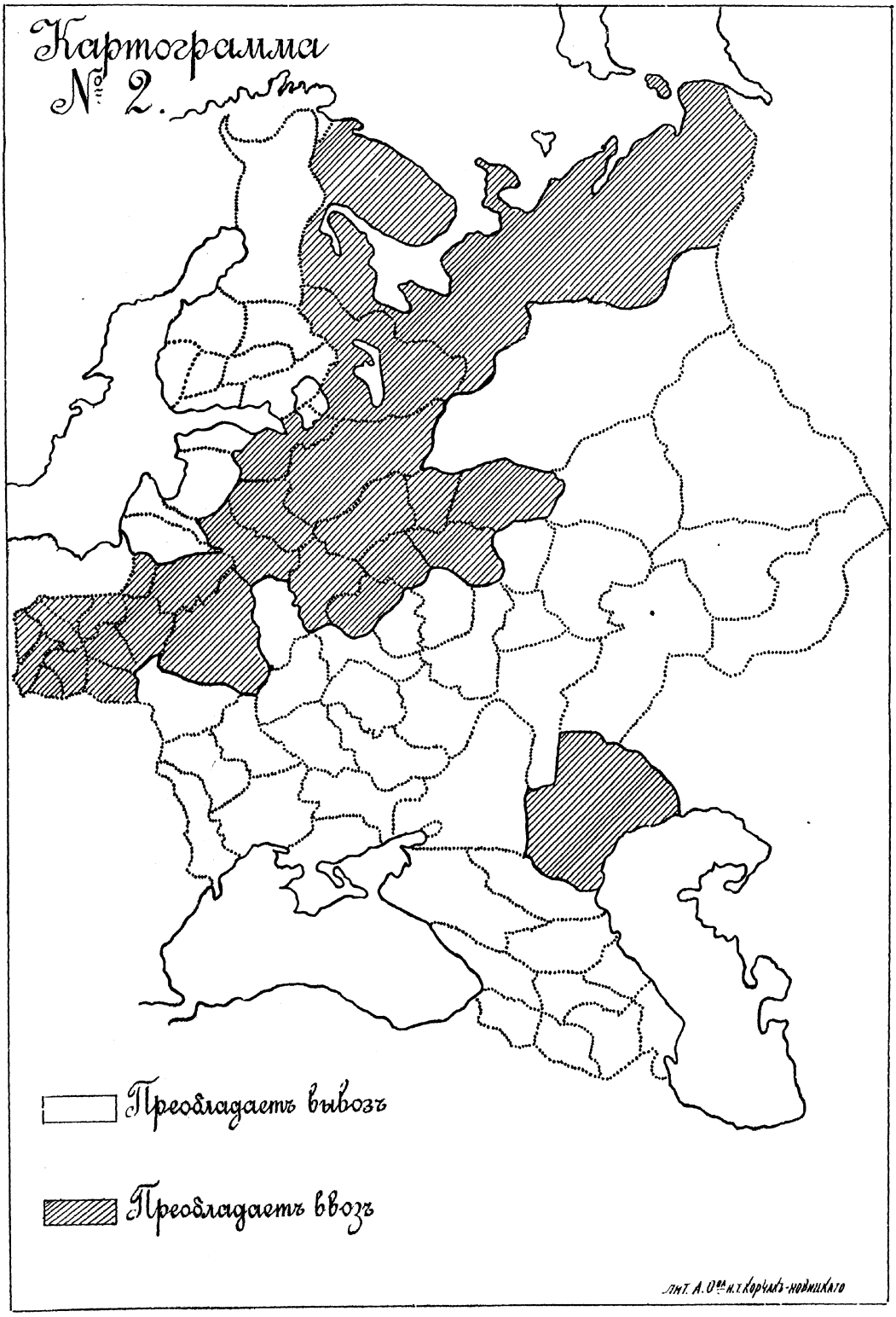
Картограмма № 1.



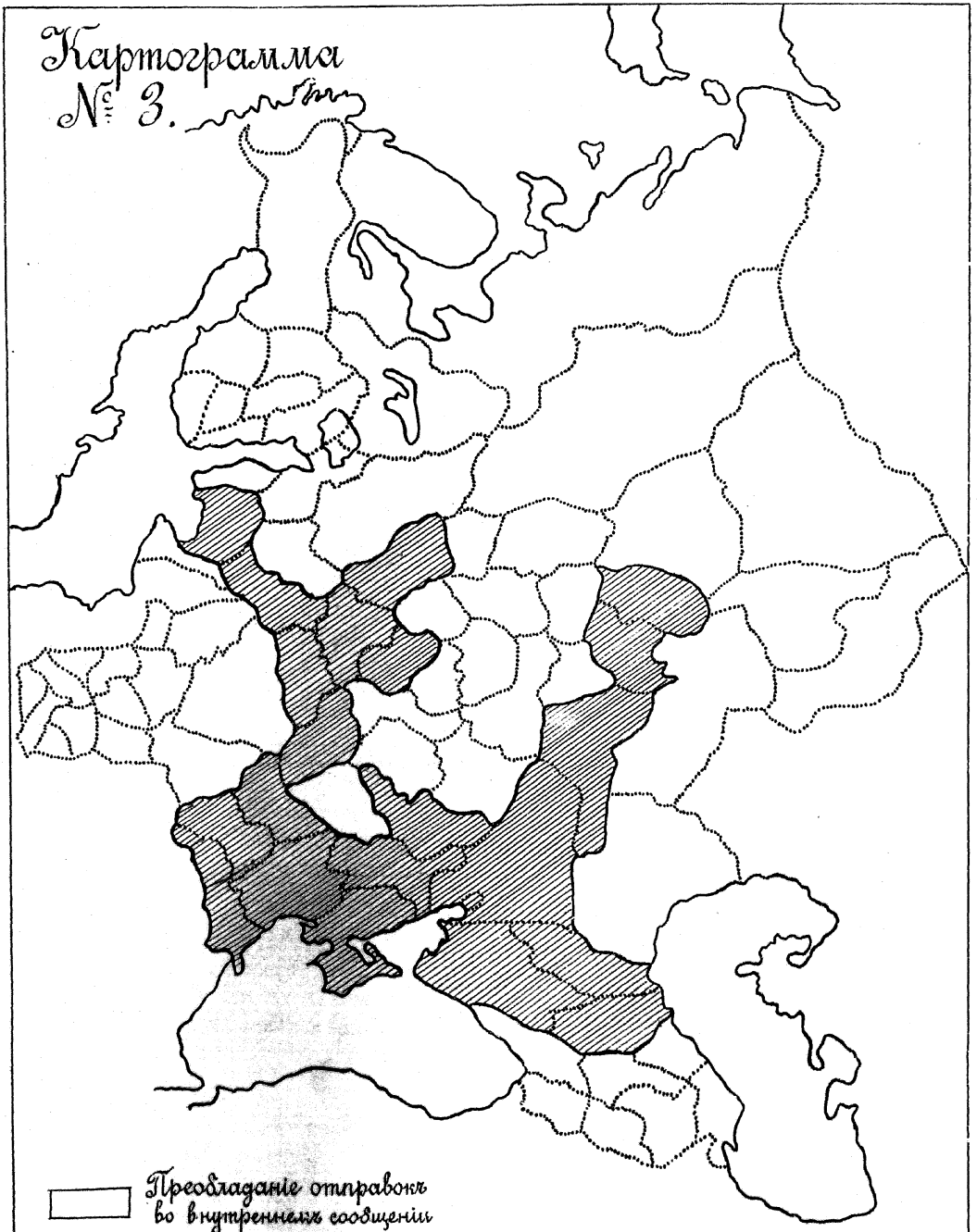
Преобладаетъ отправленіе

Преобладаетъ полученіе

Лит. А. Оо и К. г Корчакъ-Новицкаго


Картограмма
№ 2.
Преобладаетъ вывозъ
Преобладаетъ ввозъ
Лит. А. Оо-ва г. Корчакъ-Новицкаго

Картограмма № 3.



Преобладаніе отправокъ во внутреннемъ сообщеніи

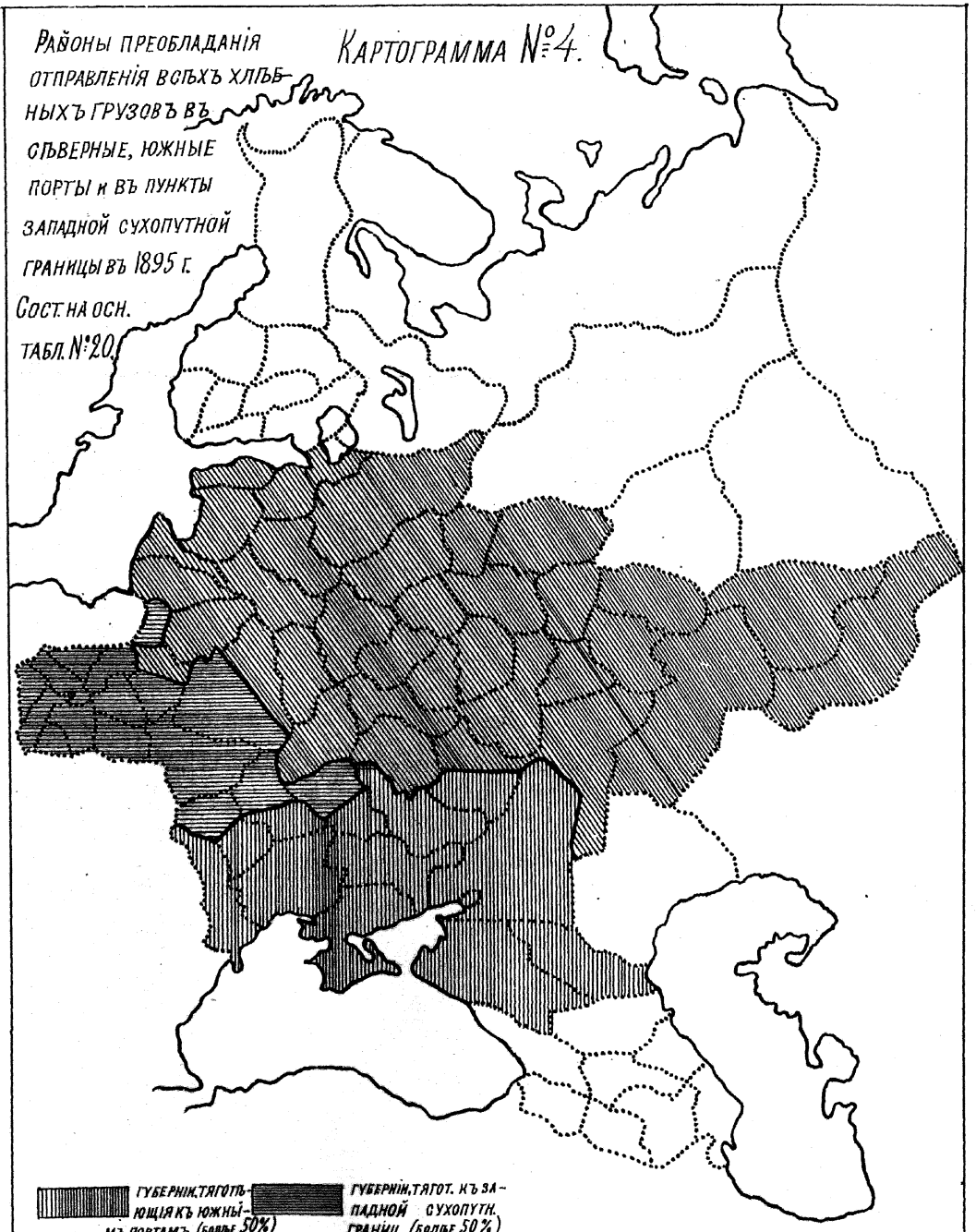
Преобладаніе отправокъ въ вывозномъ сообщеніи

лит. А.Dеп. Н.Т. Корчакъ-Новицкаго

Районы преобладанія отправленія всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ въ сѣверные, южные порты и въ пункты западной сухопутной границы въ 1895 г.

Сост. на осн. табл. №20.

Картограмма №4.



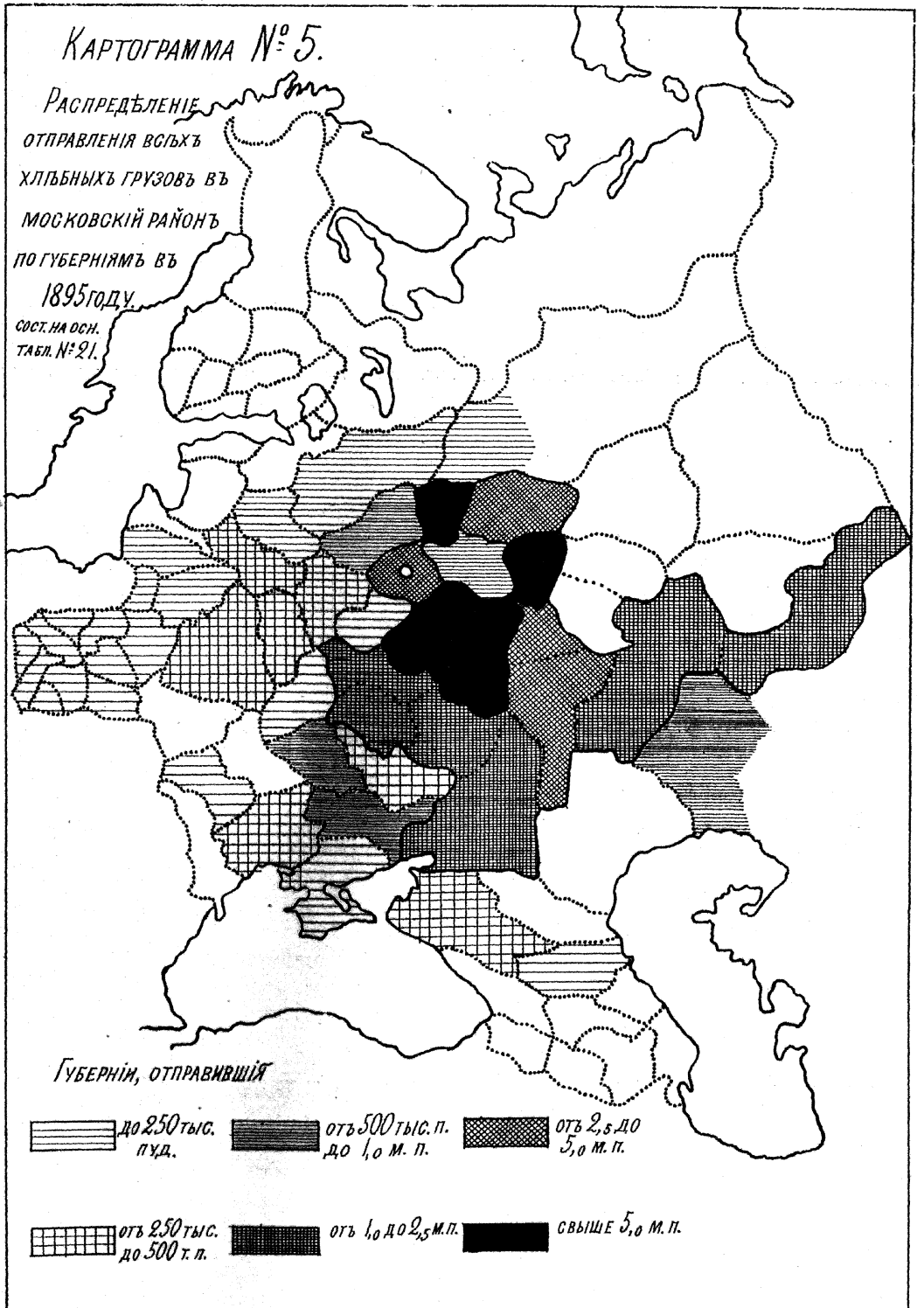
Примѣчаніе: пересѣчены губерніи, тяготѣющія къ нѣсколькимъ границамъ.

Лит. А. О-ва Н. Т. Корчакъ-Новицкаго Кіевъ

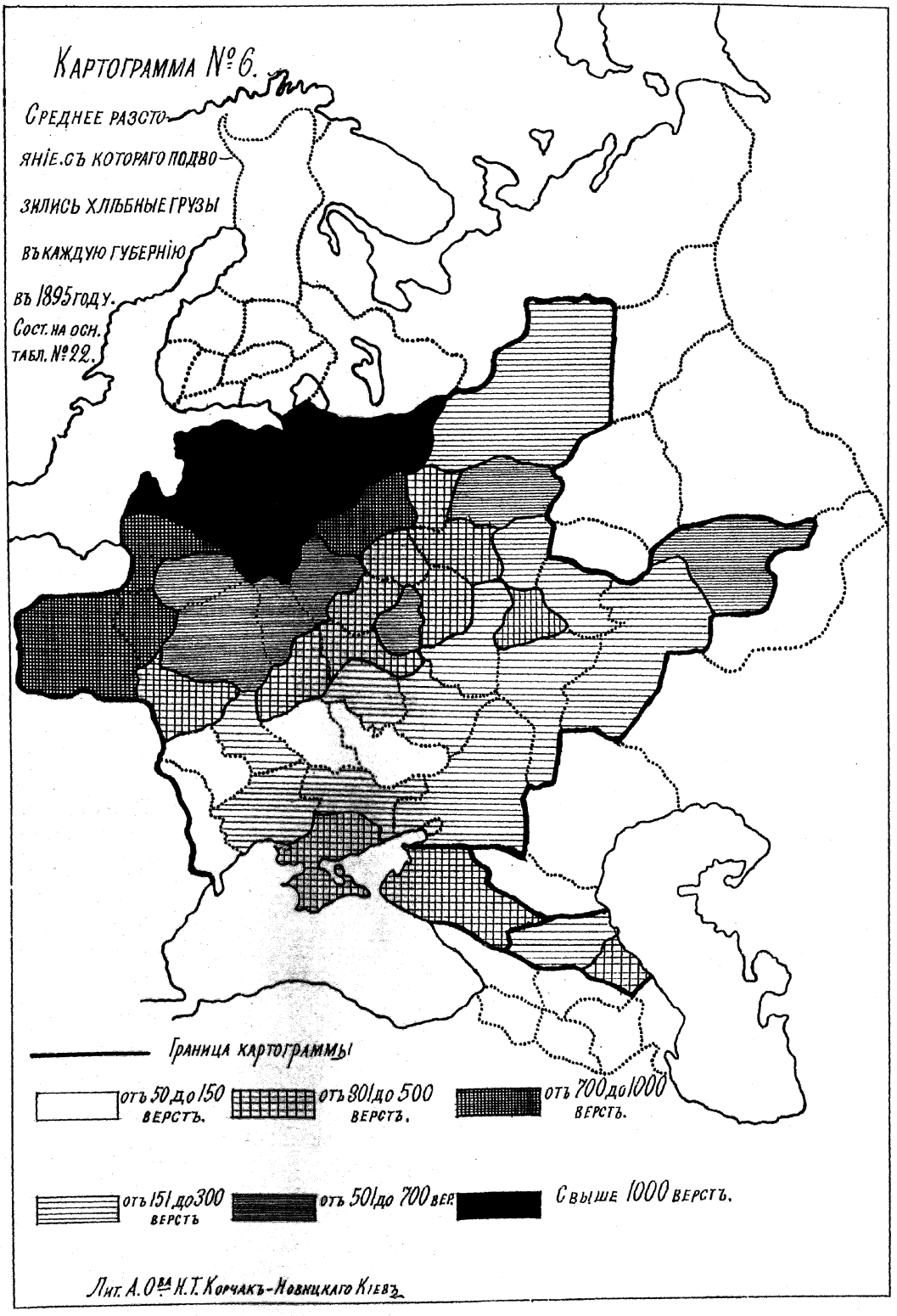
Картограмма № 5.

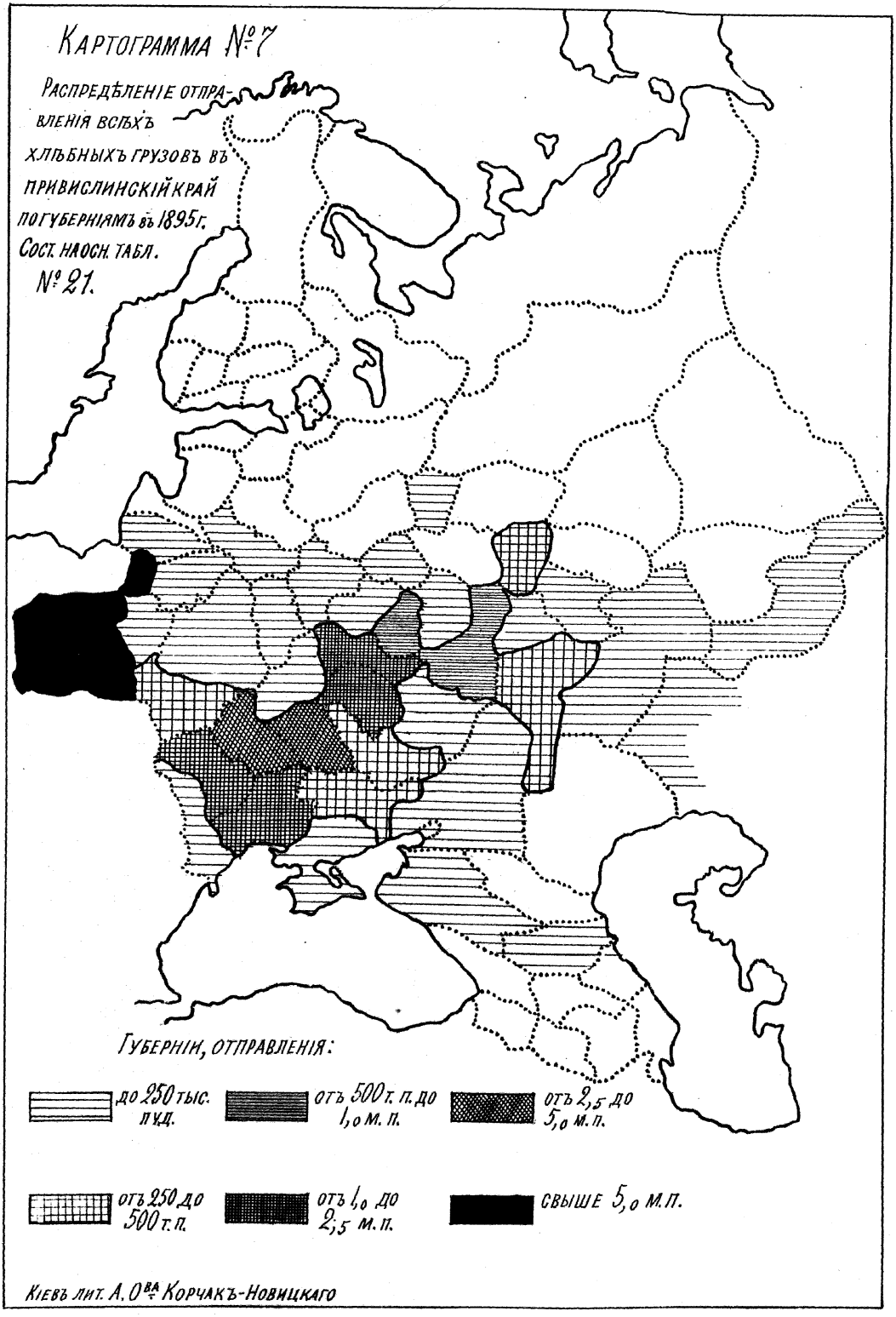
Распредѣленіе отправленія всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ въ московскій районъ по губерніямъ въ 1895 году.

сост. на осн. табл. № 21.

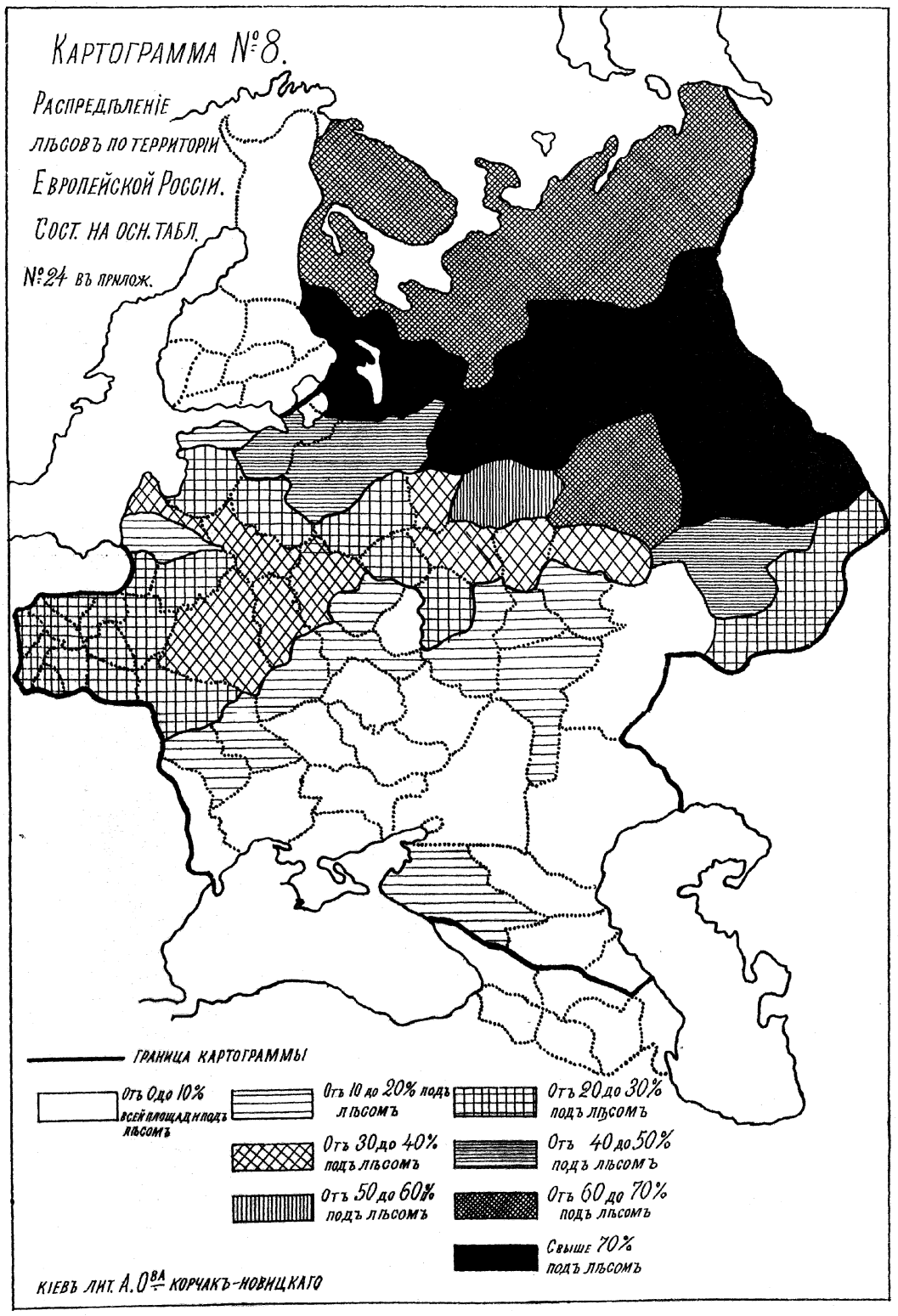


Лит. А. О-ва Корчакъ-Новицкаго Кіевъ


Картограмма №6.
Среднее разстояніе, съ котораго подвозились хлѣбные грузы въ каждую губернію въ 1895 году.
Сост. на осн. табл. №22.
Граница картограммы
отъ 50 до 150 верстъ.
отъ 301 до 500 верстъ.
отъ 700 до 1000 верстъ.
отъ 151 до 300 верстъ
отъ 501 до 700 вер.
Свыше 1000 верстъ.
Лит. А. О-ва К. Т. Корчакъ-Новицкаго Кіевъ.



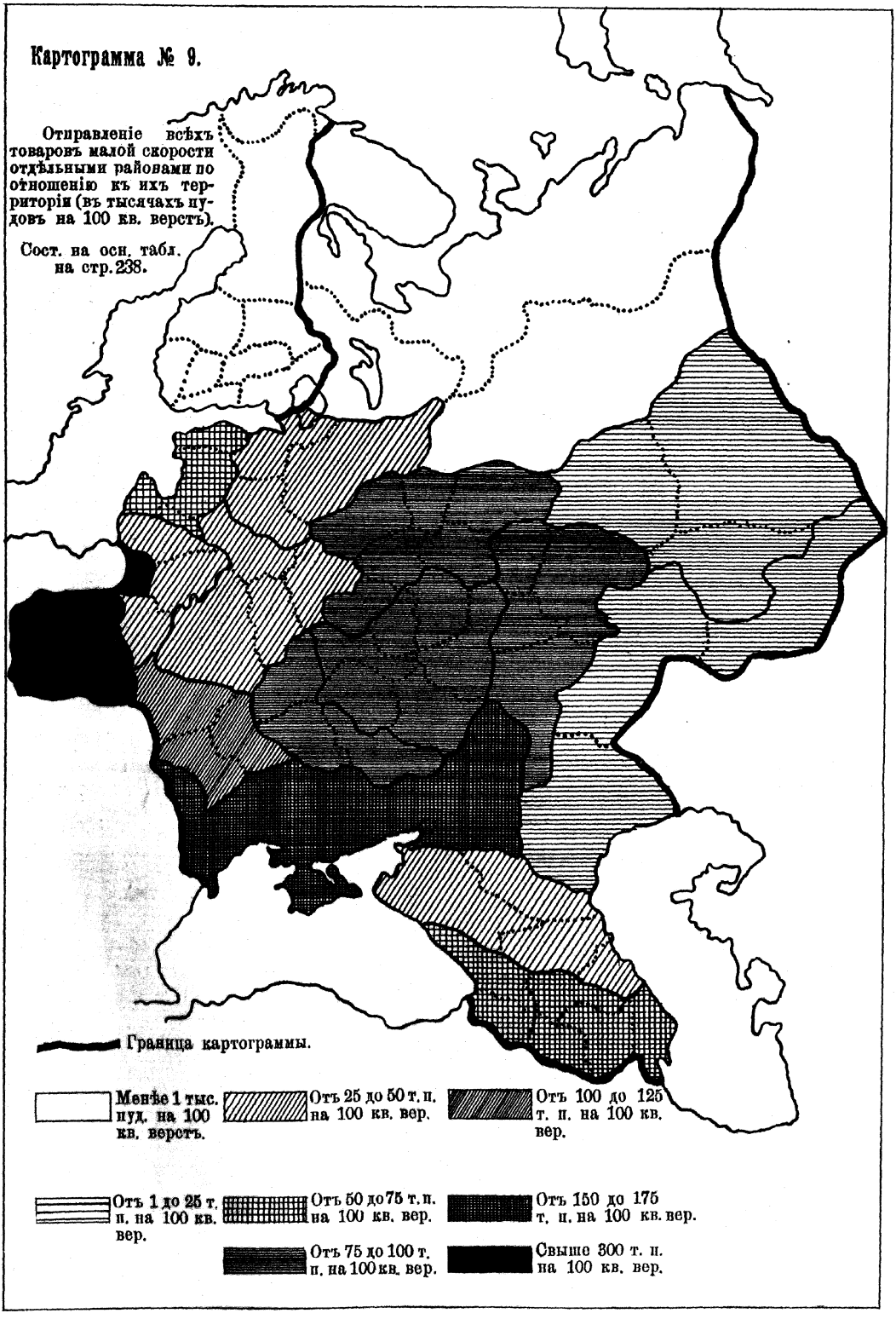
Кіевъ лит. А. О^ва. Корчакъ-Новицкаго


Картограмма №8.
Распредѣленіе лѣсовъ по территоріи Европейской Россіи.
Сост. на осн. табл. №24 въ прилож.
Граница картограммы
Отъ 0 до 10% всей площади подъ лѣсомъ
Отъ 10 до 20% подъ лѣсомъ
Отъ 20 до 30% подъ лѣсомъ
Отъ 30 до 40% подъ лѣсомъ
Отъ 40 до 50% подъ лѣсомъ
Отъ 50 до 60% подъ лѣсомъ
Отъ 60 до 70% подъ лѣсомъ
Свыше 70% подъ лѣсомъ
Кіевъ лит. А. О-ва Корчакъ-Новицкаго

Картограмма № 9.

Отправленіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными районами по отношенію къ ихъ территоріи (въ тысячахъ пудовъ на 100 кв. верстъ).

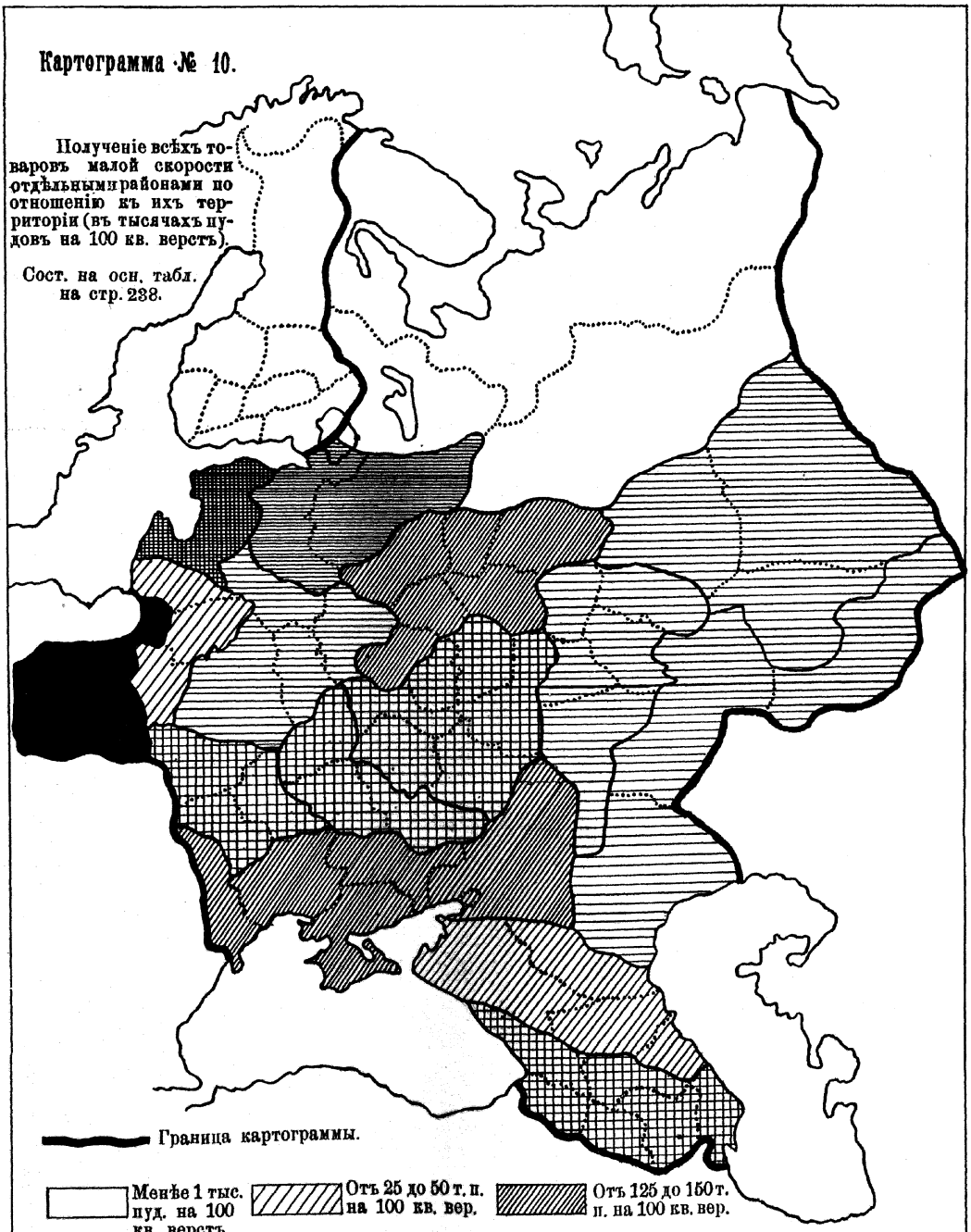
Сост. на осн. табл. на стр. 238.



Картограмма № 10.

Полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными районами по отношенію къ ихъ территоріи (въ тысячахъ пудовъ на 100 кв. верстъ).

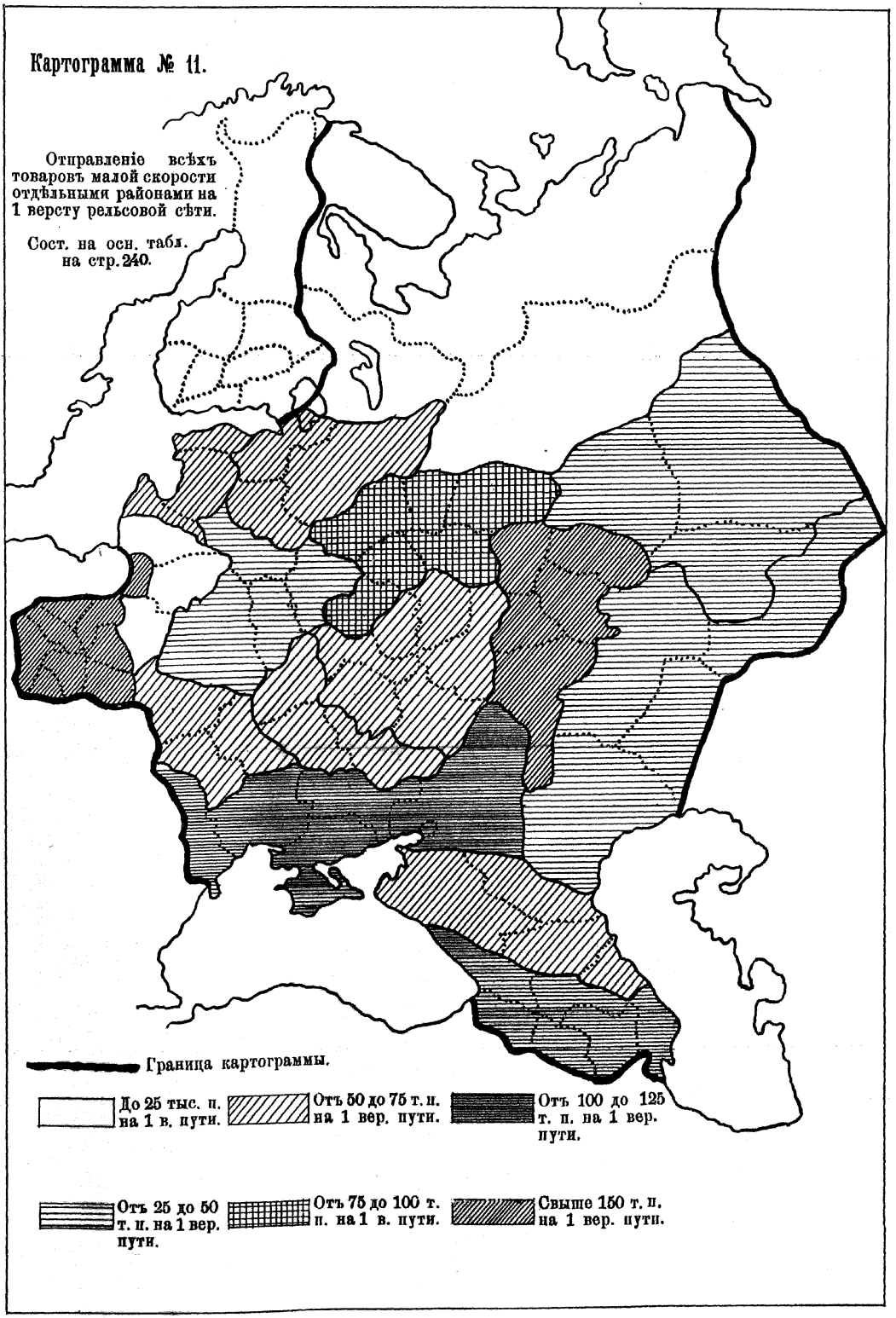
Сост. на осн. табл. на стр. 238.



Картограмма № 11.

Отправленіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными районами на 1 версту рельсовой сѣти.

Сост. на осн. табл. на стр. 240.



Картограмма № 12.

Полученіе всѣхъ товаровъ малой скорости отдѣльными районами на 1 версту рельсовой сѣти.

Сост. на оси. табл. на стр. 240.

