

А. 1196.

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

ДОКЛАДЪ

О

ПЕРЕВОЗКЪ СКОТА,

МЯСНЫХЪ И МОЛОЧНЫХЪ

ПРОДУКТОВЪ.

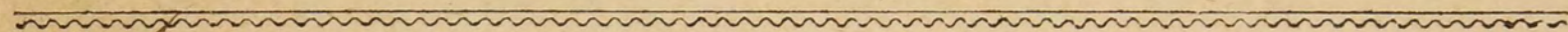
С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1881.

A 1196

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.



~~8091~~

~~8582~~

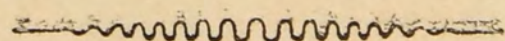
ДОКЛАДЪ

О

ПЕРЕВОЗКЪ СКОТА

МЯСНЫХЪ И МОЛОЧНЫХЪ

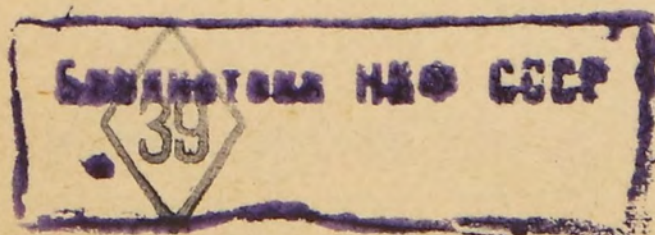
ПРОДУКТОВЪ.



С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

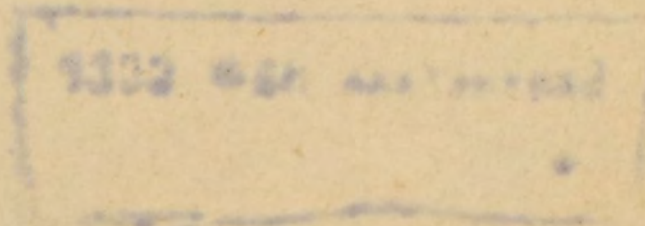
Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1881.



Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Комиссіи для изслѣдо-
ванія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.

69586



Важное значеніе скотоводства въ Россіи не подлежит сомнѣнію.

Нѣтъ, кажется, ни одной такой губерніи, въ которой оно не играло бы весьма существенную роль въ благосостояніи населяющихъ ея жителей. На далекихъ восточныхъ и юго-восточныхъ окраинахъ, гдѣ, за недостаткомъ рабочихъ рукъ, не только не обрабатываются громадныя пространства земли, но съ нихъ даже не успѣваютъ убирать всего сѣна—въ заволжскихъ, донскихъ и сѣверо-кавказскихъ степяхъ—разводится гуртовой скотъ, почти никогда невидящій работы и предназначенный спеціально для торговли,—это мясной, извѣстный въ Петербургѣ подъ именемъ черкаскаго, скотъ. Въ губерніяхъ черноземной полосы, малороссійскихъ и новороссійскихъ, обладающихъ почвою, хотя и дающею урожай безъ удобренія, но требующею надлежащей, глубокой обработки, для чего необходима рабочая сила, способная на продолжительный и тяжелый трудъ,—быки являются подобной рабочей силой и замѣняютъ лошадь. Хотя, въ этой мѣстности быки также идутъ въ продажу, на убой, но это совершается только тогда, когда они выполнили свое главное назначеніе и по болѣзни или старости дѣлаются неспособными для работы. Въ средней полосѣ Россіи, почва которой даетъ надлежащій урожай только въ такомъ случаѣ, если ея достаточно удобрять, навозъ является

краеугольнымъ камнемъ земледѣльческаго промысла, и скоть содержится главнымъ образомъ для полученія отъ него столь драгоцѣннаго навоза. Во всѣхъ уже перечисленныхъ нами мѣстностяхъ Россіи отъ скота получаютъ еще молочные продукты, которые играютъ чрезвычайно важную роль въ дѣлѣ народнаго питанія, такъ какъ замѣняютъ для бѣднаго класса почти недоступное ему мясо. Но молочное хозяйство въ этихъ мѣстностяхъ является только подспорьемъ; характеръ же настоящаго торговаго дѣла оно получаетъ въ сѣверныхъ губерніяхъ, гдѣ почва даже при надлежащемъ удобреніи не даетъ большихъ урожаевъ, и получаемыхъ съ нея продуктовъ далеко не хватаетъ на пропитаніе мѣстнаго населенія. Въ этой полосѣ Россіи молочное хозяйство съ каждымъ годомъ все больше и больше развивается и обѣщаетъ въ самомъ недалекомъ будущемъ стать одною изъ видныхъ отраслей не только внутренней, но и внѣшней торговли. Если ко всему сказанному прибавить еще почти ежегодные неурожаи, появленіе жучковъ и другія условія, доведшія земледѣльческій промыселъ до крайне бѣдственнаго состоянія, то сдѣлается понятно неизбѣжная необходимость подыскать другой объектъ для хозяйствованія, который далъ бы возможность уменьшить количество посѣвовъ, безъ нарушенія экономическихъ интересовъ населенія. Подобнымъ предметомъ хозяйствованія можетъ быть у насъ скотоводство, почему понятно то вниманіе, которое удѣляютъ въ послѣднее время этой отрасли сельско-хозяйственнаго промысла, какъ правительственные и общественные органы, такъ и частныя лица. Немалое количество работы было посвящено изученію условій, препятствующихъ русскому скотоводству стать на надлежащую высоту; въ числѣ этихъ тормазовъ развитія его далеко не послѣднее мѣсто занимаютъ *условія транспортировки скота и получаемыхъ отъ него продуктовъ*. Особенно важное значеніе они имѣютъ въ такой странѣ, какова Россія, гдѣ мѣста разведенія

скота отдѣлены отъ главныхъ центровъ потребленія сотнями и тысячами верстъ. У насъ стоимость доставки названныхъ продуктовъ является однимъ изъ замѣтныхъ факторовъ, вліяющихъ на цѣнность ихъ, а слѣдовательно и дѣлаетъ эти продукты первой необходимости менѣе доступными для бѣднаго и самаго многочисленнаго класса населенія. На основаніи всего вышеизложеннаго С.-Петербургская Подкоммиссія не могла не обратить особеннаго вниманія на этотъ вопросъ и выработала подробную программу для изученія его во всей Россіи, но выполненіе ея не могло быть осуществлено, почему Подкоммиссія рѣшила ограничиться составленіемъ доклада по этому вопросу относительно своего только района—Петербургскаго, впрочемъ, имѣющаго мало самостоятельнаго значенія въ дѣлѣ торговли скотомъ, такъ какъ главный рынокъ района—Петербургъ, находится въ большой зависимости отъ московскаго рынка. Хотя изслѣдованію передвиженія скота посвящено было не мало трудовъ, но обстоятельнаго свода данныхъ о размѣрахъ этого передвиженія, о главныхъ районахъ, поставляющихъ скотъ, о характерѣ передвиженія, измѣненіи его сообразно времени года и пр.—нѣтъ нигдѣ, и необходимыя для разрѣшенія всѣхъ этихъ вопросовъ данныя разбросаны въ мало извѣстныхъ и трудно доступныхъ для публики отчетахъ желѣзныхъ дорогъ. Поэтому Подкоммиссія сочла необходимымъ, кромѣ выясненія общаго характера передвиженія скота въ ея районѣ и условій, при которыхъ оно совершается, собрать всѣ имѣющіяся въ отчетахъ дорогъ числовыя данныя по этому предмету, дабы представить полную и подробную картину передвиженія; а такъ какъ данныя за одинъ годъ не могутъ дать полнаго представленія о положеніи дѣла, то остановились на 5 лѣтнемъ періодѣ—1875—1879 гг. Но при выполненіи этого предположенія пришлось натолкнуться на непреодолимыя трудности. Прежде всего у нѣкоторыхъ дорогъ во время состав-

ленія доклада (Августа мѣсяца 1880 года) не были готовы и отпечатаны отчеты за 1879 г., напримѣръ: Николаевской, Варшавской, Финляндской и др. Далѣе, всѣ дороги ведутъ отчетность не по одной системѣ, а каждая придерживается своей номенклатуры перевозимыхъ предметовъ, при чемъ довольно часто по такому разнообразному отдѣлу продуктовъ каковы мясные, имѣется только одна графа „мясо“, напримѣръ въ отчетахъ Новгородской дор. Скотъ иногда безъ всякихъ распредѣленій его на сорта показанъ подъ одной графой—Финляндская дор. Нѣкоторыя дороги—Балтійская и Новоторжская—не показываютъ въ отчетахъ станцій назначенія и проч. Но всего этого мало. Каждая дорога не придерживается строго одной и той же системы, а видоизмѣняетъ ее чуть-ли не ежегодно, то дополняя новыми графами, то выбрасывая старыя; напримѣръ въ отчетахъ главнаго общества по Николаевской дор. за всѣ года показано количество перевозимыхъ быковъ, телятъ и др. мелкихъ животныхъ отдѣльно; для 1877 же года почему-то сдѣлано исключеніе и существуетъ только двѣ графы: „крупный“ и „мелкій“. Въ виду какихъ соображеній это сдѣлано, сказать довольно трудно. Болѣе подробныя указанія на этотъ счетъ будутъ сдѣланы при изученіи каждой дороги въ отдѣльности; здѣсь-же необходимо замѣтить, что лучшими по обработкѣ въ отношеніи скота должны быть признаны отчеты Рыбинско-Бологовской дор. и Николаевской за 1878 годъ. Этотъ послѣдній отчетъ положительно безпримѣрный для нашихъ дорогъ и желательно, чтобы главное общество на будущее время вело отчеты въ томъ-же духѣ, но не для одной только Николаевской, а для всѣхъ своихъ линій тѣмъ болѣе, что ему врядъ-ли можно оправдываться дороговизною изданія—этою обыкновенною отговоркою вѣсѣхъ желѣзнодорожн. правленій. Но ни въ одномъ отчетѣ нѣтъ данныхъ, не говоримъ уже о постанціонномъ и помѣсячномъ передвиженіи товаровъ, а просто о помѣсячномъ, исключая только живаго товара. Поэтому

пришлось обратиться къ правленіямъ дорогъ, прося дать свѣденія о помѣсячномъ передвиженіи мясныхъ и молочныхъ продуктовъ и, не желая сильно обременять ихъ побочною работою, ограничиться данными за какой либо одинъ годъ. Понятно, что при такихъ условіяхъ первоначальная мысль подкоммиссіи—дать обработанную по одной системѣ картину передвиженія скота, мясныхъ и молочныхъ продуктовъ—осталась невыполненною, а пришлось ограничиться только собираніемъ всего, что имѣется въ отчетахъ, при чемъ обращено главное вниманіе на опредѣленіе мѣстъ нагрузки, почему въ таблицахъ для графы „отправлено“ подведены общіе итоги за всѣ года и высчитаны $\%$ отношенія. Для графы же „прибыло“ подобныхъ вычисленій не сдѣлано, такъ какъ пункты потребленія гораздо малочисленнѣе (ихъ легко видѣть и безъ этого), а также не у всѣхъ дорогъ имѣются для сего данныя.

Матерьялами для доклада послужили:

I. Главнаго Общества: а) Статистика движенія и выручки по всѣмъ 3 линіямъ. 1875, 1876, 1877 и 1878 гг.

б) Статистическ. свѣдѣнія о движеніи товаровъ по С.П.бурго-Варшавской желѣзной дорогѣ 1877 и 1878 г.г.

с) Статистическ. свѣдѣнія о движеніи товаровъ по Николаевской желѣзной дор. 1875, 1876 и 1877 г.

д) Сборникъ статистич. свѣдѣній о движеніи товаровъ по Николаевской дорогѣ съ указаніемъ станцій и дорогъ отправленія и назначенія 1878 г.

II. Отчеты правленія общества Балтійской жел. дор. 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 гг.

III. Отчеты управленія правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Финляндіи. 1875, 1876, 1877 и 1878 гг.

IV. Отчеты правленія общества Новгородской узкоколейной ж. д. 1875, 1876, 1878 и 1879 гг.

V. Отчеты правленія общества Рыбинско-Бологовской жел. дор. 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 гг.

VI. Отчеты правленія общества Новоторжской желѣзной дороги. 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 гг.

VII. Труды Высочайшее учрежденной для изслѣдованія желѣзнодорож. дѣла въ Россіи т. 2, ч. 1, от. 1.

VIII. Доклады СПБ. Подкомиссіи:

- а) объ условіяхъ перевозки грузовъ
- б) по санитарной части
- в) по вопросу о тарифахъ.

IX. Бліохъ. Изслѣдованія по вопросамъ, относящимъ къ производству торговли и передвиженію скота и скотскихъ продуктовъ. СПБ. 1876 г.

X. По вопросу о продовольствіи столицы мясомъ СПБ. 1870 г.

XI. Кровцовъ. Скотопригонный дворъ въ Петерб. СПБ. 1879 г.

XII. Отчеты министерства внутреннихъ дѣлъ: часть ветеринарная за 1877 и 1878 гг. Арх. Вет. Нор. 1878 и 1879 г.

XIII. Ковалевскій и Левицкій. Статистическій очеркъ молочнаго хозяйства въ средней и сѣверной полосахъ Европейской Россіи СПБ. 1879 г.

XIV. Викбергъ. Молочное хозяйство въ Финляндіи СПБ. 1879 г.

Кромѣ того матерьялами для этого доклада послужили

поданныя Подкоммиссіи заявленія и данныя, собранныя ею во время разъѣздовъ и при опросѣ лицъ, заинтерисованныхъ или свѣдущихъ въ дѣлѣ перевозки скота, мясныхъ и молочныхъ продуктовъ.

Поступившіе послѣ составленія доклада С.-Петербургской Подкоммиссіи, отдѣльный докладъ Варшавской Подкоммиссіи о перевозкѣ скота и мяса, а также сборникъ заявленій Юго-западной Подкоммиссіи вынудили пополненіе нѣкоторыхъ отдѣловъ доклада свѣдѣніями о перевозкѣ скота на дорогахъ Царства Польскаго и Юго-Западныхъ.

ОТДѢЛЪ I.

Общія условія передвиженія.

Въ составъ петербургскаго района желѣзныхъ дорогъ вошли двѣ такія, которыя не будутъ разсматриваться въ настоящемъ докладѣ; это-именно: уральская и нежегородская. Первая совершенно уединена отъ остальной сѣти желѣзныхъ дорогъ и въ дѣлѣ перевозки скота, мясныхъ и молочныхъ продуктовъ не играетъ никакой роли; вторая же всецѣло принадлежитъ московскому рынку, и изученіе условій передвиженія по ней названныхъ предметовъ неизбѣжно повлекло-бы къ болѣе обстоятельному изслѣдованію этого дѣла во всемъ московскомъ районѣ, что не входитъ въ кругъ дѣятельности Петербургской Подкомиссіи. Остальныя линіи, расположенныя какъ бы по радіусамъ, центромъ которыхъ является Петербургъ, соединяютъ этотъ послѣдній съ центральными, западными и югозападными губерніями, а также и съ Финляндіей. Всѣ эти линіи распадаются на двѣ группы: къ первой относятся тѣ; которыя преимущественно доставляютъ разсматриваемые въ этомъ докладѣ продукты къ столицѣ, при чемъ обратное передвиженіе ихъ почти отсутствуетъ. Это дороги съ центростремительнымъ характеромъ—*Николаевская* съ ея боковыми путями: Новгородскою, Новоторжскою, Рыбинско-Бологовскою и Боровичскою дорогами и *Варшавская*. Вторая группа образуется также двумя дорогами *Балтійскою*

и Финляндскою съ характеромъ болѣе центробѣжнымъ, что особенно выражено для послѣдней дороги. Но, впрочемъ, одинъ сортъ продуктовъ—молочныхъ—является какъ бы связующимъ звѣномъ между двумя группами, такъ какъ передвиженіе ихъ болѣе правильно распредѣляется между обѣими направленіями; они, кромѣ Петербурга, идутъ въ значительныхъ размѣрахъ къ Москвѣ и черезъ Ревель и Гельсингфорсъ за границу. Все таки главнымъ образомъ передвиженіе по перечисленнымъ путямъ сводится къ снабженію Петербурга и его окрестностей пищевыми веществами, почему необходимо нѣсколько остановиться на этой сторонѣ дѣла. Согласно послѣднимъ научнымъ даннымъ, принято считать $\frac{3}{4}$ фунта достаточнымъ количествомъ для суточнаго пропитанія человѣка, если онъ имѣетъ при этомъ около 2 ф. хлѣба. Въ годъ же на 700000 населенія Петербурга это составитъ 4,790,625 пудовъ. Чтобы опредѣлить теперь совершенно точно количество мясныхъ продуктовъ, ежегодно потребляемыхъ столичнымъ населеніемъ необходимо имѣть подробныя свѣдѣнія о продажахъ крупнаго и мелкаго скота для убоя на всѣхъ рынкахъ города, знать количество привоза всякихъ мясныхъ продуктовъ по желѣзнымъ дорогамъ и помимо ихъ. Но, благодаря совершенному отсутствію сколько нибудь удовлетворительной статистики города, точныхъ и безспорныхъ данныхъ по предмету настоящаго доклада не существуетъ. Есть разбросанныя отрывочныя данныя, на основаніи которыхъ можно дѣлать только гадательныя предположенія, сказать же что-либо положительное трудно. Данныя о потребленіи крупнаго скота сосредоточены на скотопригонномъ дворѣ, помимо котораго не можетъ быть убито ни одной головы. Другое дѣло мелкій скотъ—свиньи, телята и овцы; эти животныя продаются не только на скотопригонномъ дворѣ, но и на всѣхъ другихъ рынкахъ города, гдѣ ихъ никто не усчитываетъ. И на скотопригонномъ дворѣ часто случается такъ, что, не будучи проданы, тѣ же животныя

пригоняются во второй и третій разъи записываются опять, какъ вновь прибывшія, вслѣдствіе чего даваемыя свѣдѣнія нѣсколько преувеличены.

Относительно же потребленія привознаго битого мяса и другихъ видовъ мясныхъ продуктовъ, кромѣ свѣдѣній, доставляемыхъ желѣзнодорожными отчетами, нѣтъ никакихъ. Однако необходимо, хотя приблизительно, опредѣлить количество потребляемыхъ въ Петербургѣ мясныхъ продуктовъ. Съ этою цѣлью составлены двѣ таблицы №№ 1 и 2. Въ первой заключаются данныя о продажѣ крупнаго рогатаго скота за 16 лѣтній періодъ, составленные до 1874 г. по даннымъ Г. Бліоха, а за остальные года по свѣдѣніямъ обязательно сообщеннымъ ветеринаромъ петербургскаго скотопригоннаго двора Кравцовымъ. Вторая же, на основаніи данныхъ скотопригоннаго двора, указываетъ размѣры продажи мелкаго скота за 6 лѣтній періодъ. Для обѣихъ таблицъ высчитано среднее ежегодное количество потребляемыхъ животныхъ, но по причинѣ различныхъ періодовъ эти среднія цифры не могутъ быть сравниваемы, почему приходится и для крупнаго скота взять среднюю цифру за послѣднія 6 лѣтъ. Средній убой за шести лѣтній періодъ будутъ для крупнаго скота 159,147 гол. для телятъ 97,356, свиней 27,458 и овецъ 27,918 головъ. Къ цифрамъ, показывающимъ убой мелкаго скота, какъ было уже сказано преувеличеннымъ, необходимо еще прибавить количество убиваемыхъ животныхъ на другихъ рынкахъ. Данныхъ объ этомъ за послѣдніе годы нѣтъ почему приходится принять за норму свѣдѣнія, имѣющіяся въ брошюркѣ, изданной въ 1870 г. бывшею въ то время комиссіею по удешевленію мяса: „по вопросу о продовольствіи столицы мясомъ;“ годовыя количества даваемыя этой брошюрой рассчитаны не съ 1 января, а съ 1-го апрѣля по 1-е апрѣля слѣдующаго года.

Убито мелкаго скота:

	въ 1866 г.	1867 г.	1868 г.	1869 г.
на литовскомъ рынкѣ.	26668 гол.	27530	26415	28757
„ ямскомъ „	21180. „	17749	21700	20504
„ никольскомъ „	не показ.	37504	39862	36104
Всего . .	44,848.	82,783.	87,977	85,365

Среднее число за три года (въ четвертомъ нѣтъ данныхъ для никольскаго рынка) будетъ 85,375 головъ всѣхъ сортовъ мелкаго скота. Мы примемъ всѣ эти данныя, хотя будемъ помнить, что по отношенію къ мелкому скоту они значительно преувеличены, и, чтобы выразить все это количество животныхъ въ пудахъ, приведемъ мелкій скотъ къ единицѣ крупнаго, одна голова котораго принимается равною 4 свиньямъ или 10 овцамъ и телятамъ. Чтобы отдѣлить свиней отъ другихъ сортовъ скота изъ полученнаго только что количества убоя помимо скотопригоннаго двора, необходимо, сообразно даннымъ таблицы № 2, отчислить на долю первыхъ 18%, что составитъ 15,265 головъ. Такимъ образомъ въ годъ потребляется мяса здѣшняго убоя: крупнаго рогатаго скота 159,147 головъ; свиней 42,723 или переведенныхъ на крупный рогатый скотъ 10,680 гол. овецъ и телятъ 195,384 штуки или переведенныхъ на круп. скотъ 19,583 г.; всего-же крупнаго скота 189,410 головъ. Принимая, какъ это обыкновенно дѣлается у насъ, въсь средней головы рогатаго скота въ 16 пудовъ, все количество потребляемаго мяса здѣшняго убоя выразится цифрою 3,030,560 пудовъ.

Однако мясо здѣшняго убоя потребляется не равномерно круглый годъ. Если взглянуть на мѣсячныя колебанія торговли скотомъ, заключающіяся въ тѣхъ-же таблицахъ, то рѣзко бросится раздѣленіе года на двѣ половины

холодную отъ ноября по апрѣль включительно и на теп-
лую — отъ мая до октября включительно.

Изъ всего годового количества убивается:

въ теплую $\frac{1}{2}$ года:	въ холодную:
Черкасскихъ быковъ 74 ⁰ / ₀	26 ⁰ / ₀
„ русскихъ 72,3 ⁰ / ₀	27,7 ⁰ / ₀
Телятъ 52 ⁰ / ₀	48 ⁰ / ₀
Свиней 53 ⁰ / ₀	47 ⁰ / ₀
Овецъ 82,3	17,7 ⁰ / ₀

Быки и овцы, слѣдовательно, убиваются преимущест-
венно въ теплую половину года; телята-же и свиньи бо-
лѣе равномерно. Все недостающее количество мяса въ
зимнюю половину года привозится въ Петербургъ уже би-
тымъ въ видѣ московскихъ „парныхъ“ или мерзлыхъ тушъ.
Первыя, хотя считаются мясомъ высокаго качества, не мо-
гутъ конкурировать съ мясомъ здѣшняго убоя, которое всег-
да предпочитается и дороже цѣнится. Мерзлое же мясо
низкаго достоинства и малоцѣнно. За неимѣніемъ какихъ
либо данныхъ о ходѣ торговли битымъ мясомъ въ Петер-
бургъ, приходится воспользоваться данными, собранными
въ таблицахъ, помѣщенныхъ въ приложеніи къ настоя-
щему докладу, о привозѣ мясныхъ продуктовъ въ Петер-
бургъ, которыя, однако должны быть ниже дѣйствитель-
ныхъ, такъ какъ Петербургъ снабжается этими продукта-
ми изъ прилегающихъ къ нему мѣстностей, помимо желѣз-
ныхъ дорогъ, хотя подобное передвиженіе врядъ ли можетъ
достигать значительныхъ размѣровъ. Остановливаясь на
данныхъ 1876 года, какъ такого, свѣдѣнія о которомъ по-
мѣщены въ отчетахъ всѣхъ дорогъ. Въ этомъ году въ Пе-
тербургъ прибыло разныхъ сортовъ мяса:

по Николаев. д.	Варшавской;	Балтійской;	Финляндск.;
1,203,159 п.	26,283 п.	4973 п.	3,360 п. *)

Къ этому количеству надо еще прибавить другіе мясные продукты, каковы: языки, колбаса, ветчина, дичь, птица и проч.

433,076 п. **) 24,592 п. 3044 п. 11,659 п.

Итого 1,639,235 п. 50,875 п. 8017 п. 15,019 п.

Всего же въ теченіе года привозится битого мяса и прочихъ мясныхъ продуктовъ 1.713,146 пудовъ или 36⁰/₀ общаго потребленія мяса. Прибавляя сюда 3.030,560 пудовъ или 64⁰/₀ общаго потребленія мяса мѣстнаго убоя, получимъ годовое снабженіе Петербурга = 4,743,706 пудамъ. ¹) Такимъ образомъ привозъ почти что вполнѣ совпадаетъ съ количествомъ потребленія, такъ какъ получающійся дефицитъ въ 46,919 пудовъ, что на каждаго человѣка ежедневно составитъ 0,007 фунта, не имѣетъ особеннаго значенія. Однако приведенныя цифры далеки отъ абсолютныхъ, и по всей вѣроятности привозъ значительно отстаетъ отъ полученныхъ нами результатовъ тѣмъ болѣе, что въ дѣйствительности далеко не каждый обыватель потребляетъ въ день только ³/₄ ф. Всѣ сколько нибудь состоятельные люди потребляютъ значительно больше ³/₄ фунта мяса въ день, уменьшая тѣмъ самымъ порцію другихъ, преимущественно несостоятельныхъ людей, которые принуждены за-

*) Въ отчетѣ Финляндской дороги количества эти показаны въ центнерахъ и переведены въ пуды по расчету: 1 центнеръ=120 фунтамъ.

**) Въ отчетѣ 1876 года по Николаевской дорогѣ не показано количество перевозки этихъ продуктовъ, почему пришлось взять цифру 1878 года и допустить, что въ 1876 г. привозилось столько же.

¹) Кромѣ указаннаго въ этомъ расчетѣ количества мяса. быки

мѣнять его или остальными менѣе питательными частями туши быка, или какими либо другими суррогатами, или вовсе голодать, почему необходимо способствовать увеличенію привоза мяса и при томъ такого, которое было-бы болѣе доступно по цѣнѣ. Какую же роль играютъ желѣзные дороги въ дѣлѣ доставки въ столицу пищевыхъ веществъ. Относительно мяса данныя уже были приведены; для крупнаго же и мелкаго скота возьмемъ данныя за 1878 годъ, изъ таблицы № 1 и сравнимъ ихъ съ данными, даваемыми приложеніемъ къ настоящему докладу. Въ этомъ году продано на скотопригонномъ дворѣ:

Крупнаго 173,789 шт. Мелкаго всѣхъ сор. 7.156,710 шт.
Привезено же по

Николав. д.	149,296 шт.	55,743 шт.
Варшав. „	8,163 „	16,319 „
Балтійск. „	6,432 „ ²⁾	5,107 „ ³⁾
Финлянд. „	1,798 „ ⁴⁾	не показано.

Всего 165,689 кр. и 77,169 мелк.

даютъ еще такъ называемый «сбой», подъ именемъ котораго подразумѣвается: кожа, сало и такія части каковы: гусакъ (печень и легкія), рубцы, студень, почки и селезенка. Всѣ эти части, кромѣ кожи и сала, идутъ такъ называемымъ гусачникамъ, которые продаютъ ихъ въ изготовленномъ видѣ на лоткахъ или въ протонародныхъ кухмистерскихъ, напр. въ домѣ Вяземскаго и др. Среднимъ числомъ всѣхъ тѣхъ частей сбоя, которыя идутъ въ пищу, можно принять около трехъ пудовъ, что, на вычисленное нами количество убиваемыхъ здѣсь быковъ 189.440 гол., составитъ 558.230 пудовъ въ годъ.

²⁾ Показано общее число передвиженія 9649 гол. Мы принимаемъ привозъ въ Петербургъ $\frac{2}{3}$ всего количества; дѣйствительно въ 1879 г., по словамъ начальника Петербургской товарной экспедиціи, прибыло 6029 штукъ.

³⁾ Мелкій скотъ взять весь, какой только передвигался, такъ какъ онъ привозится исключительно въ Петербургъ.

⁴⁾ Общее количество 2697; взято по расчету $\frac{2}{3}$.

Слѣдовательно помимо желѣзныхъ дорогъ доставлено 8,100 гол. крупнаго скота, вычитая изъ этого количества 3122 штуки городского скота, проданнаго на убой, получимъ пригонъ 4.278 гол. Мелкій прибываетъ въ Петерб. по водянымъ путямъ и на подводахъ, а свиньи и овецы гономъ въ колич. 79,601 шт. т. е. болѣе половины, что вполне объясняется дороговизною тарифа за перевозку этого сорта животныхъ.

Желѣзные дороги, слѣдовательно, играютъ весьма важную роль въ дѣлѣ продовольствія столицы и ея окрестностей, такъ какъ почти всѣ дачныя мѣста получаютъ мясныя продукты изъ Петербурга. Спрашивается теперь, откуда берутся перевозимые ими предметы; получаютъ ли онѣ ихъ изъ мѣстностей, по которымъ сами проходятъ, или продукты эти доставляются на нихъ дорогами прямого сообщенія, боковыми вѣтвями или какими нибудь иными путями сообщенія. Для рѣшенія этого вопроса необходимо ознакомиться нѣсколько съ характеромъ разсматриваемыхъ дорогъ. Изъ нихъ главные:

І. Николаевская съ ея боковыми вѣтвями: Новгородскою Новоторжскою, Рыбинско-Бологовскою и Боровичскою проходятъ по губерніямъ Московской, Тверской, Ярославской Новгородской и Петербургской. Всѣ эти губерніи лежатъ въ той полосѣ Россіи, гдѣ собственно мясной крупный рогатый скотъ не разводится. Здѣсь его эксплоатируютъ, либо какъ лабораторію для переработки мало доходнаго продукта—сѣна въ молоко и получаемые изъ него продукты, какъ на примѣръ въ Ярославской и Тверской губерніяхъ, гдѣ молочное хозяйство быстро развивается и стоитъ уже довольно прочно, либо какъ источникъ навоза, необходимаго для удобренія. Излишекъ скота въ довольно ограниченныхъ размѣрахъ идетъ въ продажу, на убой, въ Петерб., гдѣ извѣстенъ подъ именемъ „русскаго“, но по мелкости и плохому качеству мяса неохотно потребляется, почему идетъ преимущественно на калбасы и въ лавки от-

даленныхъ частей города и даже окрестныхъ деревень. Стоимость русскаго мяса ниже всѣхъ другихъ сортовъ. Главная же масса скота, идущая по этой группѣ, — это степной „черкасскій“ скотъ, мясо котораго славится во всей Россіи, а въ Петербургѣ преимущественно, но за то оно самое дорогое. Приходитъ черкасскій скотъ главнымъ образомъ изъ киргизскихъ степей, донской и кубанской областей и мало и ново-россійскихъ губерній по направленію сибирскаго, донскаго и старорусскаго трактовъ къ Рыбинску и Москвѣ, гдѣ и грузится на желѣзныя дороги. Почти весь мелкій скотъ на Николаевскую дорогу доставляется Новгородскою губерніею. Мясные продукты, подобно быкамъ, поступаютъ на Николаев. дорогу изъ-за предѣловъ ея района и передаются на нее боковыми путями или дорогами прямаго сообщенія.

II. Варшавская дорога, по своей длинѣ и тяготѣнію къ центрамъ населенія, раздѣляется на два участка: сѣверный отъ Петербурга до Вильно, интересы котораго тѣсно связаны съ Петербургомъ, и южный отъ Вильно до Варшавы съ вѣтвью къ Вержболово; этотъ участокъ тяготѣетъ больше къ Варшавѣ и границѣ и, какъ ближе относящійся къ районамъ Варшавской и Рижской Подкоммиссій, будетъ затронутъ въ настоящемъ докладѣ слегка.

Сѣверный участокъ проходитъ по Вилинской, Витебской, Псковской и Петербургской губерніямъ. Здѣсь разводится мелкій рогатый скотъ спеціально для навоза и не въ значительномъ количествѣ поступаетъ въ продажу. Весь же хорошій-сѣрый украинскій скотъ поступаетъ на Варшавскую дорогу съ Ландварово-Роменской дороги, и привозится изъ Полтавской и Черниговской губерній. Идетъ также скотъ и съ Динабурго-Витебской дороги, попадая на нее изъ Смоленской губерніи, гдѣ онъ, будучи скупленъ на ярмаркахъ въ Малороссіи, откармливается до весны на бардѣ. Мелкій скотъ доставляется: овцы и свиньи Псковскою и Витебскою губ., при чемъ первыя иногда везутся

и изъ южнаго участка, но по причинѣ дороговизны тарифа лѣтомъ идутъ гономъ. Телята-же поступаютъ изъ Лужскаго уѣзда Петерб. губ. и сосѣднихъ съ нимъ мѣстностей Новгородской губерніи.

III. *Балтійская дорога* проходитъ по Эстляндской, Лифляндской и Петербургской губерніямъ, въ которыхъ молочное хозяйство стоитъ на высокой степени развитія. Кромѣ того здѣсь разводится особая порода мяснаго скота, извѣстная въ Петербургѣ подъ именемъ „ливонской“; по качеству мяса и цѣнности его этотъ скотъ занимаетъ среднее мѣсто между черкасскимъ и русскимъ. Количество перевозимыхъ дорогою продуктовъ можетъ вполне служить выраженіемъ производительности края, по которому она проходитъ, потому что перевозить только мѣстные продукты; прямое сообщеніе съ другими дорогами весьма ограничено. По характеру передвиженія она относится ко 2 группѣ дорогъ. Мясные и молочные продукты идутъ въ значительныхъ размѣрахъ изъ Петербурга; скотъ-же крупный (около 6—7000 въ годъ) и мелкій къ Петербургу.

IV. Еще болѣе рѣзко выраженъ этотъ характеръ у *Финляндской дор.*, которая скорѣе вывозитъ изъ Петербурга различныя продукты, нежели ввозитъ, за исключеніемъ скота, передвигающагося въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ.

Вообще дорога эта, въ дѣлѣ снабженія Петербурга пищевыми продуктами, имѣетъ весьма мало значенія.

Болѣе подробно эта сторона доклада разработана во 2-мъ отдѣлѣ его и въ таблицахъ, помѣщаемыхъ въ приложеніи. Только относительно рогатаго скота тамъ нѣтъ надлежащихъ данныхъ потому, что онъ прибываетъ на дороги изъ мѣстностей, значительно отдаленныхъ отъ разсматриваемыхъ здѣсь желѣзнодорожныхъ путей, почему и составлена на основаніи данныхъ, сообщенныхъ вете-

ринаромъ петербургскаго скотопригоннаго двора, таблица № 3, показывающая мѣста первоначальнаго выхода скота, направленіе трактовъ, по которымъ онъ идетъ, и соотвѣтствующихъ имъ желѣзныхъ дорогъ.

Скотъ этотъ идетъ изъ окраинъ государства въ шести направленіяхъ, называемыхъ, скотопригонными трактами; каковы а) *сибирскій*, по которому прежде шелъ киргизскій и частью донской скотъ до самого Петербурга, минуя Москву. Послѣ-же запрещенія прогонять скотъ по Новгор. и Петерб. губерніямъ, онъ направился къ Рыбинску и Москвѣ, гдѣ и грузится на желѣзныя дороги. б) *донской*: изъ кубанской и донской областей и Воронежской губ. и с) *старорусскій*: изъ ново и мало російскихъ губерній; по этимъ обоимъ трактамъ и въ настоящее время идетъ скотъ до Москвы. Прежде онъ и изъ Москвы въ Петербургъ шелъ гономъ по московскому тракту, теперь же, какъ уже было сказано, весь грузится на Николаевскую дорогу. d) *Бѣлорусскій*: изъ губерній Полтавской, Черниговской и Смоленской скотъ направляется, въ обходъ Москвы, прямо къ Петербургу, и не дальше, какъ въ 1879 г. по этому тракту пришло гономъ до самаго Петербурга 4 гурта около 840 гол. скота. Большею-же частью онъ прибываетъ по Варшавской дорогѣ. е) *Эстляндскій*, по которому шелъ скотъ изъ Прибалтійскаго края; теперь перевозится по Балтійской дорогѣ и f) *Финляндскій*: скотъ изъ Финляндіи гонится и теперь, при чемъ прогонъ все больше и больше возрастаетъ въ ущербъ желѣзнодорожной перевозкѣ. Такимъ образомъ передвиженіе скота гономъ постоянно сокращается, а въ предѣлахъ Петербургскаго района оно доведено до минимума и почти совершенно замѣнено желѣзными дорогами.

Главною побудительною причиною къ этому служить стремленіе возможно уменьшить прогонъ скота, дабы ограничить распространеніе разносимой повсей Россіи гуртовымъ скотомъ чумы, которая, благодаря чрезвычайной заразительности и легкости перепаса ея, все шире и ши-

ре распространялась, пока, судя по отчетамъ министерства внутреннихъ дѣлъ, не охватила въ 1878 году 44 губерній. По тому-же отчету:

	въ 1876 г.	1877 г.	1878 года.
отъ чумы пало:	159,710 гол.	215,362 гол.	321,885 гол.
на сумму . . .	4,791,300 р.	6,460,860 р.	9,656,550 руб.

при чемъ взята въ расчетъ средняя, обыкновенно у насъ принимаемая, стоимость головы рогатаго скота въ 30 руб. Но этимъ еще не ограничиваются потери отъ чумы.

Стоитъ только припомнить то, что уже было раньше сказано о значеніи скотоводства для экономического строя государства, чтобы понять какія громадныя, совершенно не поддающіяся вычисленію, косвенныя потери влечетъ за собою столь большая ежегодная утрата скота. Это обстоятельство давно уже заставило обратить вниманіе на замѣну прогона скота желѣзнодорожными путями и возбудить вопросъ объ обязательной желѣзнодорожной перевозкѣ, необходимость которой въ принципѣ признана и правительствомъ. Однако введеніе ея во всей Россіи не состоялось до сихъ поръ въ виду опасенія сильно поднять цѣну на мясо, которая и безъ того ежегодно все возрастаетъ и возрастаетъ.

Дѣйствительно, дороговизна желѣзнодорожной доставки въ сравненіи съ прогономъ скота, самый важный и чуть-ли не единственный основательный доводъ противъ обязательности этой мѣры. По свѣдѣніямъ, сообраннѣмъ Г. Бліохомъ, доставка одной головы крупнаго скота въ 1874 г. обходилась:

		гономъ		по желѣз. дор.	
		на зеленомъ кормѣ	на сухомъ кормѣ.		
отъ Кремен. до	Петерб.	16 р. 3 к.	38 р. 83 к.	30 р.	5 к.
„ Саратова	„	14 р. 88 к.	27 р. 78 к.	24 р.	45 к.

„ Оренбурга	„	13 р. 54 к.	37 р. 49 к.	не показано
„ Таганрога	„	17 р. 80 к.	33 р. 10 к.	35 р. 65 к.
„ Ростова до Москвы		8 р.	20 р. 5 к.	27 р. 36 к.

Изъ этихъ цифръ видно, что доставка скота на подножномъ кормѣ стоитъ очень дешево — вдвое меньше желѣзнодорожной, а главная масса скота передвигается именно въ лѣтнюю пору. Доставка же на сухомъ кормѣ изъ Кременчуга и Саратова дороже желѣзнодорожной, а изъ Таганрога и Ростова дешевле. Хотя пониженіе тарифа, и при томъ значительное, возможно, но врядъ ли можно предполагать, чтобы онъ когда либо достигъ до одиноковаго уровня со стоимостью лѣтняго прогона. Нынѣшній высокій тарифъ прямое послѣдствіе хаотическаго положенія передвиженія скота. При теперешнихъ условіяхъ ни одна дорога не можетъ рассчитывать на извѣстныя размѣры перевозки. Везти скотъ по желѣзной дорогѣ или гнать его ходомъ вполне зависитъ отъ доброй воли ското-промышленника, отъ состоянія пастбищъ, отъ существованія болѣзни въ гуртѣ или той мѣстности, гдѣ онъ будетъ проходить. А всѣхъ этихъ условій желѣзная дорога предусмотрѣть не можетъ и, боясь остаться безъ работы и понести убытки, не рѣшается ни затрачивать капиталы для устройства различныхъ приспособленій, необходимыхъ при перевозкѣ скота, ни понижать тарифъ, чтобы не терять, хотя на томъ маломъ количествѣ, которое будетъ по ней перевезено. Всѣмъ памятенъ случай, когда по распоряженію директора Николаевской дороги былъ пониженъ тарифъ за провозъ одной головы рогатаго скота отъ Москвы до Петербурга до 6 руб., и въ результатѣ вмѣсто увеличенія, получилось пониженіе перевозки, потому что сложились благопріятныя условія для прогона. Разумѣется дорога понесла убытокъ и вновь возвысила тарифъ. Другое дѣло, если будетъ установлена обязательная желѣзнодорожная перевозка. Количество скота, прибывающаго въ столицы и другіе населенные пункты,

болѣе или менѣе постоянно и колеблется не рѣзко; участіе каждой мѣстности въ передвиженіи его опредѣлить также нетрудно, почему для каждой дороги должна установиться извѣстная норма передвиженія, сообразно съ которою отъ нея могутъ быть потребованы различныя затраты. Въ виду важности дѣла можно было-бы нѣсколько регулировать движеніе скота, направить его на извѣстныя пути, въ обходъ другихъ, по которымъ его передвигается не много, съ цѣлью сконцентрировать движеніе на возможно меньшемъ количествѣ дорогъ, дабы отъ нихъ, какъ отъ получающихъ за скотъ хорошій доходъ, можно было-бы потребовать и пониженія тарифа и серьезнаго выполненія всѣхъ другихъ условій, которыми неизбежно должно быть обставлено передвиженіе скота. Для наглядности приведемъ примѣръ. Скотъ изъ сѣверной части Харьковской губерніи грузится въ Ромнахъ и идетъ по Роменской и Варшавской дорогамъ къ Петербургу, проходя пространство въ 1360 верстъ. Между тѣмъ онъ могъ бы быть нагружаемъ на станціи Ворожба курско-кіевскою дорою и идти къ Петербургу черезъ Москву; этотъ путь, длиною въ 1272 версты, на 88 верстъ короче, что составляетъ экономію около 10 руб. на каждый вагонъ. Но ското-промышленники бѣгутъ, какъ огня, этого пути, потому что на немъ надо два раза перегружать скотъ, что связано съ громадными непріятностями, и предпочитаютъ, переплачивая, посылать его черезъ Вилейку, гдѣ установлено прямое сообщеніе. При обязательной перевозкѣ 5—6000 скота, идущаго по Роменской дорогѣ, могли бы быть направлены на Московско-Курскую, чѣмъ Роменская дорога была бы избавлена отъ необходимости производить значительныя расходы для столь незначительнаго количества скота, тогда какъ Московско-Курская, по которой шло-бы изрядное количество скота, отъ увеличенія передвиженія на 5—6000 головъ получила-бы больше возможности произ-

вести неизбежныя для нея затраты и понизить тарифъ до возможнаго минимума.

Въ такомъ важномъ, государственномъ дѣлѣ, какъ ограниченіе эпизоотій, интересы частныхъ лицъ и даже обществъ должны играть второстепенную роль, а обязательная желѣзнодорожная перевозка есть одна изъ важнѣйшихъ ветеринарно-полицейскихъ мѣръ. Она даетъ возможность достигнуть такихъ результатовъ, о каковыхъ при прогонѣ скота, по единогласному отзыву всѣхъ добросовѣстныхъ наблюдателей его, невозможно даже и думать. Полнѣйшее изолированіе гуртоваго скота отъ мѣстнаго, надлежащая промывка и дезинфекція вагоновъ, правильная уборка навоза и труповъ павшаго скота, строгій ветеринарный надзоръ—всѣ эти мѣры весьма легко и удобно достижимы при желѣзнодорожной перевозкѣ и если не исполняются, какъ слѣдуетъ въ настоящее время, то по невниманію и небрежности, что легко устранимо. При прогонѣ же скота существуетъ масса благопріятныхъ условій для того, чтобы обойти всевозможныя распоряженія и предписанія и сдѣлать какой угодно надзоръ фиктивнымъ. Прекрасною иллюстраціей того, что можетъ быть достигнуто этой мѣрой, могутъ служить петербургская и новгородская губ., гдѣ, до введенія въ ихъ предѣлахъ обязательной желѣзнодорожной перевозки, чума была чуть не постояннымъ явленіемъ и ежегодно отнимала у населенія не мало средствъ. Со времени же введенія перевозки гуртоваго скота по желѣзнымъ дорогамъ, не было ни одной значительной эпизоотіи, не смотря на близость къ столицѣ и легкость перенести оттуда заразу, такъ какъ въ Петербургѣ въ гуртахъ, хотя рѣдко, все-таки попадаются чумныя случаи. Что здѣсь произошло на ограниченномъ пространствѣ, того можно добиться для всей Россіи. Желѣзнодорожная перевозка, не говоримъ, уничтожить чуму, но значительно сократить ея размѣры и доведетъ ихъ до возможнаго минимума. Сокращеніе же чумныхъ эпизоотій будетъ

почти равносильно уничтоженію скотскихъ падежей, такъ какъ болѣе 90% всего падающаго скота приходится на долю чумы. Уменьшеніе падажей неизбѣжно отзовется самымъ благопріятнымъ образомъ на развитіи скотоводства; количество скота возрастетъ и онъ будетъ болѣе доступенъ по цѣнѣ нежели въ настоящее время. Такимъ образомъ то, что будетъ потеряно на перевозкѣ, выиграется въ дешевизнѣ скота, почему установленіе обязательной перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ въ будущемъ скорѣе поведетъ къ пониженію, нежели къ повышенію цѣнъ на мясо.

Перевозка мелкаго скота—телятъ, свиней и овецъ—по желѣзнымъ дорогамъ развита значительно меньше; прогонъ его не связанъ съ особенными опасностями для здоровья животныхъ тѣхъ мѣстностей, черезъ которыя онъ производится. Поэтому объ обязательной перевозкѣ мелкаго скота не можетъ быть и рѣчи; но возможно большее развитіе торговли этимъ скотомъ весьма желательно. Мы уже видѣли, что большая половина мелкаго скота прибываетъ въ Петербургъ помимо желѣзныхъ дорогъ. Этотъ фактъ указываетъ на то, что мелкій скотъ доставляется только прилежащими къ городу мѣстностями. Стоитъ посмотреть на таблицы, помѣщенные въ приложеніи къ докладу, чтобы воочию убѣдиться въ этомъ. Воспитаніе же скота вблизи Петербурга по климатическимъ и экономическимъ условіямъ этой мѣстности стоитъ дорого и слѣдовательно цѣна на свинину, а особенно баранину, не можетъ быть низкою. Въ мѣстахъ же болѣе отдаленныхъ отъ столицы стоимость этихъ животныхъ, въ особенности овецъ, гораздо ниже здѣшней и привлеченіе изъ такихъ мѣстностей въ столицу мелкаго скота крайне желательно, такъ какъ онъ, давая болѣе дешевое мясо и удовлетворяя собою не малое количество людей бѣднаго класса, дѣлалъ бы спросъ на говядину меньше, вслѣдствіе чего цѣна на эту послѣднюю неизбѣжно понизилась-бы. При дорогомъ

визнѣ же теперешняго тарифа и дозволеніи грузить въ вагонъ не болѣе 35 головъ, доставка такихъ животныхъ по желѣзнымъ дорогамъ обходится слишкомъ дорого и почти недоступна, почему лѣтомъ этотъ скотъ гонится помимо желѣзныхъ дорогъ изъ Витебской, Псковской, Смоленской губерній; иногда даже изъ Полтавской. Идетъ онъ также изъ Москвы и Риги. Нѣтъ сомнѣнія, что подобные длинные, непривычные переходы отзываются на здоровьѣ и питаніи скота крайне неблагопріятно, почему необходимо желѣзнодорожную перевозку этого сорта животныхъ поставить въ болѣе благопріятныя условія т. е. понизить тарифъ и разрѣшить большую противъ теперешняго нагрузку вагоновъ, что, впрочемъ, для овецъ уже сдѣлано на Николаевской дорогѣ.

Существенную роль въ снабженіи столицы пищевыми веществами, какъ уже было указано, играетъ доставка мяса въ видѣ парныхъ московскихъ и мороженныхъ тушъ. О недостаткахъ такого мяса также было сказано; несмотря на болѣе низкую цѣну, его берутъ неохотно, и всегда предпочитаютъ ему мясо здѣшняго убоя, какъ болѣе питательное и вкусное. Но, не взирая на это, зимній привозъ битаго мяса чрезвычайно важенъ для бѣднаго класса столичнаго населенія, такъ какъ зимою привозъ живаго скота принимаетъ незначительные размѣры и безъ битаго мяса цѣна на него возрасла бы до неимовѣрныхъ размѣровъ. Теперь-же привозное мясо пополняетъ недостатокъ мяса здѣшняго убоя, хотя все-таки не можетъ вполнѣ ограничивать возвышеніе цѣнъ. По даннымъ Бліоха среднія цѣны на мясо за 12-лѣтній періодъ слѣдующимъ образомъ колеблются: если среднюю годовую цѣну взять за 100 то

	въ Январѣ	Февр.	Мартъ	Апрѣлѣ	Маѣ	Іюнѣ
цѣна равн.	100	116	120	118	110	95
	въ Іюлѣ	Авг.	Сент.	Окт.	Ноябр.	Декабр.
	80	75	78	85	100	106

Наименьшая цѣна, слѣдовательно, стоитъ въ мѣсяцы, когда прибываетъ самое большое количество живаго скота, а перевозка мяса совершенно отсутствуетъ. — Въ Іюнѣ, Іюлѣ, Августѣ и Сентябрьѣ. Съ Октября уменьшается привозъ скота, а цѣна постепенно возрастаетъ до Февраля, не смотря на то, что привозъ мяса въ эти мѣсяцы достигаетъ maximum'a. Наибольшей высоты цѣна достигаетъ въ Мартѣ и Апрѣлѣ, когда доставка мяса прекращается, а перевозка скота еще не успѣла развиться. Въ Маѣ перевозка скота возрастаетъ и соотвѣтственно тому падаетъ цѣна на мясо, а съ Іюня уже переходитъ къ низкимъ цѣнамъ. Это съ перваго взгляда странное явленіе, находитъ свое объясненіе въ качествѣ привознаго мяса. Въ самомъ дѣлѣ, доставка 1 пуда мяса привознаго стоитъ дешевле доставки одного пуда мяса привезеннаго въ видѣ быковъ, размѣры доставки битаго мяса ничѣмъ не ограничены. При такихъ условіяхъ мясо битое должно было-бы окончательно вытѣснить мясо здѣшняго убоя. Выходитъ же иначе; благодаря неудовлетворительности вкусовыхъ и питательныхъ качествъ битаго мяса, оно не только не можетъ конкурировать съ живымъ скотомъ, но даже не въ состояніи понизить цѣну на мясо, возрастающую вслѣдствіе уменьшенія привоза быковъ.

Подобное вліяніе привозъ битаго мяса будетъ имѣть только въ такомъ случаѣ, если производящіеся въ настоящее время опыты съ приспособленными для перевозки свѣжаго мяса вагонами оправдаютъ возложенныя на нихъ надежды и привозимое въ нихъ мясо не будетъ по качеству уступать мясу здѣшняго убоя.

Передвиженіе молочныхъ продуктовъ распредѣляется значительно правильнѣе между выдающимися пунктами Петербургскаго района, хотя большинство этихъ продуктовъ направляется все-таки къ Петербургу, но и къ другимъ пунктамъ: Москвѣ, Ревелю и Гельсингфорсу; они идутъ также не въ малыхъ количествахъ. Для уясненія характера перед-

виженія этихъ продуктовъ приведемъ данныя изъ таблицъ, помѣщенныхъ въ приложеніи къ настоящему докладу, относительно общаго передвиженія ихъ по главнымъ дорогамъ района и затѣмъ уже опредѣлимъ на сколько каждая изъ нихъ участвуетъ въ снабженіи упомянутыхъ главныхъ пунктовъ.

Въ 1876 году всего перевезено по:

	Никол. д.	Варш. д.	Балт. д.	Финл. д.	Всего.
молока . . .	1,813 п. *)	24,896 п.	10,738 п. **)	80,867 п.	118,314 п.
масла . . .	139,140 >	36,393 >	28,454 >	121,042 >	325,027 >
сыра . . .	71,704 >	9,375 >	31,045 >	7,645 >	119,769 >

Изъ этого количества въ главные пункты прибываетъ:

	Молока.	Масла.	Сыра.
1) въ Петерб. по Никол. д.	1,813 п. *)	112,359 п.	37,071 п.
> Варшав. д.	24,921 >	19,478 >	3,221 >
> Балтійск. д.	10,783 > **)	14,686 >	2,141 >
> Финлян. д.	18,424 >	62,255 >	982 >

Всего 55.841 п. 47,1% 208,778 п. 64,2% 43,415 п. 35,9%

2) въ Москву	— > — >	18,501 п. 5,6%	25,529 п. 21,3%
3) въ Ревель	нѣтъ свѣдѣній	4,541 > 1,3%	1,858 > 1,5%
4) въ Гельсингфорсъ . . .	50,044 > 42,3%	31,399 > 9,6%	3,897 > 3,2%

И по отношенію къ молочнымъ продуктамъ Петербургъ является все-таки главнымъ мѣстомъ потребленія. На всѣ остальные пункты, кромѣ упомянутыхъ только что 4-хъ

*) Данныхъ этихъ за 1876 годъ въ отчетахъ нѣтъ, почему взята цифра 1878 года.

**) Число это взято изъ брошюрки о «Молочномъ хозяйствѣ и пр.» Ковалевскаго, такъ какъ молоко на Балт. дорогѣ перевозится съ пассажирскими поѣздами подъ названіемъ груза большой скорости въ числѣ другихъ грузовъ, отдѣлить его отъ которыхъ не возможно.

главныхъ, приходится: молока 10,5⁰/о; сыра 37,9⁰/о и масла 19⁰/о.

Молочные продукты отличаются отъ мясныхъ тѣмъ, что они составляютъ предметъ не только внутренней торговли, но и внѣшней. Это особенно относится къ сыру, котораго, какъ сейчасъ увидимъ, изрядное количество ввозится изъ-за границы. Ввозъ масла самый ничтожный, почему о немъ рѣчи не будетъ.

Вывозъ же обоихъ этихъ продуктовъ принялъ довольно солидные размѣры. По свѣдѣніямъ собраннымъ Гг. Ковалевскимъ и Левицкимъ въ 1877 году за границу вывезено всего 185,663 пуда масла, изъ которыхъ на долю балтійскихъ портовъ падаетъ 91801 пудъ или 31,1⁰/о всего вывоза, но главное количество вывоза падаетъ все-таки на Петерб. 77,919 пудовъ. Вывозъ сыра въ томъ же году простирался до 16,360 пудовъ; въ томъ числѣ балтійскими портами выпущено 8,411 пудовъ или 52⁰/о всего вывоза. Ввозъ изъ за границы въ Россію по отношенію къ молочнымъ продуктамъ имѣетъ значеніе только для сыра, котораго въ томъ-же 1877 году было всего ввезено 47,559 пудовъ; черезъ балтійскіе же порты получено 16,694 пуда или 35,5⁰/о всего ввоза. Петербургъ, разумѣется, беретъ перевѣсъ надъ другими портами, такъ какъ въ немъ ежегодно потребляется около 20000 пудовъ заграничнаго сыра. Упомянутые молочные продукты внутренняго производства доставляются главнымъ образомъ: Ярославскою и Тверскою губерніями; затѣмъ по Рыбинско-Бологовской дорогѣ идетъ изъ Нижняго сибирское масло. Далѣе принимаютъ участіе въ доставкѣ ихъ Псковская и Петербургская губерніи. Наконецъ, въ Финляндіи Куопіоская и Выборгская губерніи доставляютъ почти все перевозимое по Финляндской дорогѣ количество этихъ продуктовъ. Собственно молоко, разумѣется, составляетъ предметъ только внутренней торговли и производится преимущественно близко расположенными къ Петербургу и Гельсингфорсу

мѣстностями. На болѣе или менѣе далекое отъ центровъ разстояніе доставка не производится, такъ какъ двѣ дороги: Николаевская и Варшавская не имѣютъ никакихъ приспособленій для перевозки свѣжаго молока. На Балтійской же и Финляндской дорогахъ имѣются приспособленные ледники — вагоны, почему по этимъ дорогамъ молоко привозятъ изъ болѣе отдаленныхъ пунктовъ, напримѣръ, Нарвы по Балтійской дор., что, несомнѣнно, очень полезно, такъ какъ чѣмъ ближе прилежатъ коровьи фермы къ столицамъ, тѣмъ дороже стоитъ содержаніе коровъ; между тѣмъ цѣна на молоко мало мѣняется, почему фермеры для пополненія большихъ расходовъ постоянно прибѣгаютъ къ фальсификаціи. Въ виду этого устройство вагоновъ—ледниковъ и перевозка ихъ съ большею скоростью, хотя по 1 — 2 вагона въ день, должно быть обязательно для всѣхъ безъ исключенія, прилегающихъ къ большимъ пунктамъ, дорогъ.

ОТДѢЛЪ II.

Подробности передвиженія по каждой дорогѣ.

Всѣ данныя этого отдѣла составлены на основаніи таблицъ №№ 4 — 32 - й, помѣщенныхъ въ приложеніи къ настоящему докладу. Первоначально предполагалось собрать полныя свѣденія за пятилѣтній періодъ времени 1875—1879 г., привести ихъ въ систему и обработать по одному и тому-же плану. Но по причинамъ, о которыхъ было уже сказано раньше, задача эта не могла быть выполнена, и въ таблицы, а слѣдовательно и настоящій отдѣлъ доклада внесено только то, что можно было найти въ желѣзнодорожныхъ отчетахъ, почему итоги и проценты вычислены не на основаніи однородныхъ данныхъ для всѣхъ дорогъ, а такъ, какъ въ данномъ случаѣ представлялось возможнымъ, по имѣющемуся подъ руками матерьялу. Само собою разумѣется, что при подобной системѣ обработки заключающійся въ докладѣ матерьялъ довольно разнороденъ и страдаетъ не малыми недостатками, совершенно неизбѣжными при отсутствіи правильной и однородной желѣзнодорожной статистики.

А. Первая группа дорогъ съ характеромъ по преимуществу центрo-стремительнымъ; дороги этой группы главнымъ образомъ снабжаютъ Петербургъ скотомъ и пищевыми веществами, которыя доставляются имъ другими до.

рогами (прямого сообщенія), боковыми линіями или прибываютъ къ нимъ какими либо другими путями; скотъ, напримѣръ, гономъ, на подводахъ и пр.

Сюда относятся: *Николаевская* дорога съ ея боковыми путями; Новгородскою, Новоторжскою, Рыбинско-Бологовскою и Боровичскою и *Варшавская*.

I. Николаевская дорога. Не взирая на то, что эта дорога самая богатая изъ всѣхъ русскихъ дорогъ и, обладая прекрасными средствами, могла-бы вести статистику движенія товаровъ самымъ подробнымъ образомъ, отчеты о ея дѣятельности крайне мизерны. Даже свѣдѣнія о поштучномъ передвиженіи товаровъ, въ томъ числѣ и скота, которому всѣ дороги обыкновенно посвящаютъ не мало вниманія и мѣста, въ отчетахъ Главнаго Общества по Николаевской линіи не выдержаны за всѣ года; въ 1877 году всѣ сорта мелкаго скота почему то совмѣщены въ одну рубрику, что сдѣлало невозможнымъ подведеніе итоговъ и вычисленіе по нимъ %, а эти послѣдніе рассчитаны на основаніи данныхъ за послѣдній — 1878 годъ. Данные о перевозкѣ мясныхъ продуктовъ въ 1875 1876 годахъ показаны только для говядины свѣжей и соленой вмѣстѣ, а относительно молочныхъ—2 графы для сыра и масла, тогда какъ въ отчетѣ 1878 года первыя состоятъ изъ 14, а вторыя изъ 7 наименованій. Свѣдѣнія о перевозкѣ за 1877 г. обѣихъ сортовъ продуктовъ вовсе не показаны. За то отчетъ 1878 года былъ бы положительно безукоризненъ, если-бы сверхъ того громаднаго и подробнаго матерьяла, который онъ содержитъ, заключалъ еще данныя, не говоримъ о помѣсячномъ и постанціонномъ передвиженіи товаровъ, а о помѣсячномъ колебаніи движенія огульно для всей линіи. Желательно, чтобы Главное Общество на будущее время придерживалось той-же системы статистики передвиженія товаровъ, какъ въ отчетѣ 1878 г., но только не для одной Николаевской, а для всѣхъ своихъ линій.

Крупный рогатый скотъ. Всего въ 1878 г. было перевезено 150,245 головъ. Изъ этого числа на Николаевскую дорогу поступило: съ дорогъ прямого сообщенія 1,23%, а съ боковыхъ путей 6,44%, (болѣе другихъ дали Новгородская 3,9% и Рыбинско-Бологовская 2,2%). Первое и наиглавнѣйшее значеніе между собственными станціями въ дѣлѣ нагрузки скота на Николаевской дорогѣ имѣетъ Москва, дающая 90% всей перевозки. На долю же остальныхъ станцій внутренняго сообщенія приходится весьма ограниченное количество: всего только 2,33%. По времени года перевозка скота распредѣляется такъ, что на теплую его половину—съ Мая по Октябрь включительно—приходится 73%, а на холодную съ Ноября по Апрѣль включительно — 27%. Наибольшая перевозка въ Іюль, Августъ и Сентябрь.

Мелкій скотъ: *телятъ* въ 1878 году было перевезено всего 36,037 штукъ. Боковыми путями доставляется на Николаевскую около 41% годоваго количества, при чемъ одна Новгородская даетъ 40,5%. Собственными же станціями дороги телята доставляются только изъ участка ея, въ 190 верстъ протяженія, между Угловкою и Любанью, который даетъ около 58,5%. Не входящія же въ этотъ участокъ станціи даютъ всего на всего 0,5%. По времени года въ холодную его половину перевозится 40, а въ теплую 60%. Наболѣе перевозится въ Апрѣль, Маѣ, Іюнѣ и Іюль.

Свиней въ этомъ году перевезено 19,837 штукъ, которыя доставляются на Николаевскую дорогу преимущественно ея боковыми путями — 90,7%; въ числѣ ихъ первое мѣсто принадлежитъ Новгородской 84,1%, потомъ Бологовской 3,5% и пр. Собственные станціи — Бурга, Веребье, Торбино и др.—даютъ около 9%. По времени года на теплую половину его приходится 59% и на холодную 41% перевозки. Главная перевозка совершается въ Сентябрь, Октябрь и Ноябрь.

Овецъ перевозится по Николаевской дорогѣ очень мало; въ разсматриваемомъ году всего только 403 штуки. Они доставляются: дорогами прямого сообщенія 8,15% (Оренбургскою 7,4%); боковыми путями—67,44%; изъ нихъ Рыбинско-Бологовская 33,4%, Новгородская 19,3% и др. Станціи дороги (Бурга, Веребье, Вышній-Волочекъ и др.) даютъ 24,5%. Одни только овцы составляютъ исключеніе изъ общаго правила и нагружаются въ сколько нибудь значительномъ количествѣ въ Петербургъ 6,9%. Въ теплую половину года перевозится 60%, а въ холодную 40% всего количества. Наибольшая перевозка въ Сентябрѣ, Октябрѣ и Ноябрѣ.

Всѣ сорта скота принадлежатъ къ такого рода грузамъ, которые исключительно идутъ по направленію къ Петербургу. Только одни овцы даютъ Москвѣ около 8,3%; изъ остальныхъ сортовъ скота каждый даетъ ей не болѣе 0,5% всего перевозимаго по дорогѣ количества.

На сколько можно судить по четырехлѣтнему періоду, общій характеръ передвиженія скота видоизмѣняется слѣдующимъ образомъ: перевозка крупнаго рогатаго скота постоянно возрастаетъ и увеличилась въ $1\frac{1}{2}$ раза; тоже замѣчается и для овецъ, перевозка которыхъ удвоилась. Перевозка свиней, хотя и съ колебаніями, также возрастаетъ; доставка же телятъ уменьшается и со 100 пало до 70-ти.

(Смотри таблицы №№ 4, 5 и 9).

Мясные продукты: *свѣжее мясо*. Въ 1878 году его было перевезено по Николаевской дорогѣ 904,304 пуда. По дорогамъ прямого сообщенія прибыло на нее 59%; въ томъ числѣ съ Рязанско-Козловской 19,9%, Тамбовско-Саратовской 6,1%, Грязе-Царицынской 7,1% и съ др. Боковыя пути доставили около 16% (Рыбинско-Бологовская 11,6% и Новоторжская 4,3%). Между станціями дороги наибольшая нагрузка происходитъ въ Москвѣ—36,9%; всѣ же остальные

даютъ 4%. Главными мѣстами потребленія являются: Петербургъ, куда привозится 882,385 пудовъ; затѣмъ Колопино, Волховъ, Вышній-Волочекъ и Тверь. По времени года 80,7% мяса идетъ въ холодную половину его, а 19,3% въ теплую. Наибольшая перевозка съ Октября по Январь включительно.

Солонина: всего перевезено ея 125,143 пуда, изъ которыхъ около 16% доставляютъ дороги прямого сообщенія (болѣе другихъ Московско - Рязанская 5,9% и Курско-Харьковско-Азовская 5,8%). Съ боковыхъ путей поступаетъ около 36%; въ томъ числѣ съ Рыбинско-Бологовской 23,1%, Новоторжской 9,1% и др. Изъ станцій дороги: Москва даетъ около 23%, а всѣ остальные 24%, между которыми Вышній-Волочекъ 7,1% и Петербургъ 4,9%.

Мѣстами выгрузки послѣ Петербурга, получающаго 100,851 пудъ, являются Волховъ, Веребье и др. По времени года на теплую его половину приходится 67,7%, а на холодную 32,3%. Наибольшая перевозка въ Октябрѣ, Декабрѣ, Январѣ и въ Мартѣ.

Свинина. Перевезено ея 314,780 пудовъ. Главная часть этого груза — 66,5% — доставляется дорогами прямого сообщенія, изъ которыхъ: Нижегородская 18,2%; Ряжско-Моршанская 11,6%; Моршанско-Сызранская 13%; Тамбовско-Саратовская 9,2%; Рязанско-Козловская 6% и др. Боковыми путями доставляется незначительное количество 1,5%. Въ Москвѣ нагружается 31,4%, а на остальныхъ станціяхъ дороги 0,5%. Главными мѣстами потребленія являются Петербургъ 305,525 пудовъ и Тверь 5,042 пуда. Перевозка этого груза производилась только въ холодное время года; наиболѣе же въ Декабрѣ и Январѣ.

Баранина. Въ 1878 году перевезено ея 42,540 пудовъ, изъ которыхъ дорогами прямого сообщенія доставляется 20% (преимущественно Нижегородскою 14,6%). Главная же масса перевозимой по Николаевской дорогѣ баранины по-

ступаетъ на нее съ боковыхъ путей, а именно: Рыбинско-Бологовской 74,4⁰/₁₀₀ и Новоторжской 0,5⁰/₁₀₀. Изъ собственныхъ станцій дороги баранина грузилась только на двухъ: въ Москвѣ 5,5⁰/₁₀₀ и Вышнемъ-Волочкѣ 0,4⁰/₁₀₀. Доставляется же она почти вся въ Петербургъ 41,977 пудовъ. Перевозится 93⁰/₁₀₀ въ холодную и 7⁰/₁₀₀ въ теплую половину года; наиболѣе же съ Ноября по Январь включительно.

Телятина. Перевозка ея незначительна: 9,004 пуда въ годъ. Главная масса ея доставляется боковыми путями — 94,6⁰/₁₀₀; изъ нихъ одна Рыбинско-Бологовская даетъ 92⁰/₁₀₀. Съ дорогъ прямого сообщенія поступаетъ 1,4⁰/₁₀₀. Собственные же станціи дороги доставляютъ около 4⁰/₁₀₀. Выгружается почти только въ Петербургъ—8,773 пуда. Перевозка телятины главнымъ образомъ—97,2⁰/₁₀₀—совершается въ холодную половину года; въ теплую только 2,8⁰/₁₀₀; наиболѣе въ Декабрѣ и Январѣ.

Языки бычьи также перевозятся не въ большомъ количествѣ—12,814 пудовъ. По дорогамъ прямого сообщенія ихъ привозится на Николаевскую около 19⁰/₁₀₀; наиболѣе даетъ Рязанско-Козловская 13,7⁰/₁₀₀. Главная же нагрузка—79,7⁰/₁₀₀—производится въ Москвѣ. Прочія станціи дороги даютъ только около 1⁰/₁₀₀. Мѣсто потребленія—Петербургъ, который получаетъ ихъ 12,361 пудъ. Въ теплую половину года перевозится 30,6⁰/₁₀₀, а въ холодную 69,4⁰/₁₀₀. Наибольшая перевозка съ Октября по Январь.

Окорока. По Николаевской дорогѣ ихъ было перевезено 147,661 пудъ. Изъ этого числа дорогами прямого сообщенія доставлено около 28⁰/₁₀₀; въ томъ числѣ Нижегородскою 13,4⁰/₁₀₀. Все же остальное количество—около 71⁰/₁₀₀, грузится въ Москвѣ. Потребляются они преимущественно Петербургомъ 145,230 пудовъ, потомъ Тверью 1,153 пуда. Перевозятся только въ холодную половину года; наибольшая перевозка совершается въ Февралѣ и Мартѣ.

Ветчина. Она перевозилась въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ 1,788 пудовъ и получалась преимущественно съ дорогъ прямаго сообщенія 66,5⁰/₀; въ томъ числѣ одна Харьково-Николаевская дорога дала 60⁰/₀. Боковыми путями передавалось всего 2,3⁰/₀. Изъ станцій дороги по нагрузкѣ выдаются двѣ: Москва 25,3⁰/₀ и Тверь 4,7⁰/₀. Доставляется почти вся въ Петербургъ 1,278 пудовъ. Въ теплую половину года перевозится 34,9⁰/₀, а въ холодную 65,1⁰/₀. Около половины всего количества было перевезено въ Мартъ (къ святой недѣлѣ).

Колбаса. Въ 1878 году ея перевезено 27,805 пудовъ. Больше трехъ четвертей этого количества—79,7⁰/₀, доставляется Рыбинско-Бологовскою дорогою. Другія же дороги передаютъ 1,5⁰/₀. Изъ собственныхъ станцій Николаевская дорога получаетъ 19⁰/₀; наиболѣе изъ Москвы 5,4⁰/₀, Твери 2,5⁰/₀ и Петербурга 3⁰/₀. 25,484 пуда колбасы выгружалось въ Петербургъ, остальное же количество разошлось между другими станціями дороги. Въ теплую половину года перевозится 40⁰/₀, а въ холодную 60⁰/₀. Наибольшая перевозка въ Мартъ и Декабръ.

Битыхъ поросятъ перевезено 5,220 пудовъ: 24,7⁰/₀ этого количества доставлено дорогами прямаго сообщенія (наиболѣе Московско-Рязанскою 13,4⁰/₀); 11,4⁰/₀ боковыми путями (въ томъ числѣ Новгородскою 9,2⁰/₀). Изъ собственныхъ станцій дороги 54,8⁰/₀ даются Москвою и 8,5⁰/₀ участкомъ дороги отъ Малой Вишеры до Валдая. Главная выгрузка—4,094 пуда въ Петербургъ.

Зайцы перевозились въ количествѣ 8,434 пудовъ и дорогами прямаго сообщенія и боковыми путями доставлено только 6,8⁰/₀. Все же остальное количество—93,1⁰/₀, идетъ изъ участка дороги между Бургой и Вышнимъ Волочкомъ гдѣ главными станціями нагрузки являются Окуловка 13,9⁰/₀ и

3*

Волдай 66,8‰. Выгрузка по преимуществу въ Петербургъ 7,273 пуда.

Дичи перевезено 58,114 пудовъ, которые доставляются по большей части дорогами прямого сообщенія 61‰ (наиболѣе съ Нижегородской дороги 56,8‰); затѣмъ боковыми путями 20,8‰ (въ томъ числѣ Новгородскою 9,3‰ и Рыбинско-Бологовскою 8,1‰). На Николаевской дорогѣ Москва даетъ 14,4‰, а другія станціи около 3,5‰. Выгружалась дичь преимущественно въ Петербургъ — 57,074 пуда. Въ холодную половину года идетъ 97,1‰; въ теплую 2,9‰. Наболѣе въ Январѣ.

Куры. Всего перевезено 7,972 пуда; дорогами прямого сообщенія и боковыми путями доставлено около 21,5‰ (наболѣе Новгородскою 8,5‰ и Рыбинско-Бологовскою 10,8‰). Изъ собственной станціи Москва дала 72,2‰, а прочія станціи около 6‰ (болѣе другихъ Осташково и Завидово). Почти всѣ куры—7,841 пудъ доставлены въ Петербургъ. Въ теплую половину года идетъ 69,4‰, а въ холодную 30,6‰. Главная перевозка въ Октябрѣ.

Домашней птицы перевезено 176,867 пудовъ. Съ дорогъ прямого сообщенія поступило 25,6‰ (преимущественно съ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги около 16,5‰); съ боковыхъ путей 11,7‰ (наболѣе съ Рыбинско-Бологовской 11‰). Остальное количество почти все—61,7‰ доставляется Москвою; выгружается она главнымъ образомъ въ Петербургъ—175,441 пудъ. Въ теплую половину года перевозится 37,3‰ и въ холодную 62,7‰; наболѣе въ Декабрѣ и Январѣ.

(Смотри таблицы №№ 6 и 8).

Всѣ мясные продукты относятся къ такому разряду грузовъ, которые почти исключительно направляются въ Петербургъ. Каждый изъ нихъ даетъ московскому направлению не болѣе 1‰ всего перевозимаго по дорогѣ количества.

Исключеніе составляютъ: зайцы, которыхъ къ Москвѣ направляется около 10%, затѣмъ солонина 3,7%; ветчина 3,3% и окорока 2,6%.

Что касается общаго характера передвиженія мясныхъ продуктовъ за четырехлѣтній періодъ, то они могутъ быть раздѣлены на три группы:

а) Продукты, перевозка которыхъ за рассматриваемый періодъ времени увеличилась; сюда принадлежатъ только: ветчина и колбаса.

б) Продукты, движеніе которыхъ колеблется, то уменьшаясь, то увеличиваясь: свѣжая говядина, бычьи языки, битые поросята, куры и домашняя птица.

с) Продукты, перевозка которыхъ уменьшается: солонина, свинина, баранина, телятина, окорока, дичь и зайцы.

(Смотри таблицу № 9).

Молочные продукты: *молоко и сливки.* Перевозится всего только 1,813 пуд., которые доставляются Ушаками 95,7% и Боровенкою 4,3% и всѣ сполна привозятся въ Петербургъ.

Сгущенное молоко. 1,053 пуда его доставляется Петербургомъ и выгружается частью въ Москвѣ 602 пуда, а часть передается на Рязанско-Козловскую (366 пудовъ) и другія дороги прямого сообщенія.

Масло коровье, перевезено его въ 1878 г. 212,451 пудъ, изъ которыхъ дороги прямого сообщенія доставили 26,7% (болѣе другихъ — Нижегородская 20,3%); боковые пути 56,2% (одна Рыбинско-Бологовская дала 50,5%). Отъ собственныхъ станцій дороги поступило 17%, при чемъ изъ Москвы 11,2% и Петербурга 4%. Доставляется оно главнымъ образомъ въ Петербургъ 186,366 пудовъ и Москву 15,046 пудовъ. Затѣмъ большинство мелкихъ станцій дороги также получаютъ масло, хотя въ ограниченныхъ размѣрахъ. Наконецъ, нѣкоторая доля передается на боковые

пути и дороги прямого сообщенія, напริมѣръ, въ разсматриваемомъ году было передано Новгородской дорогѣ 3,750, также сдано было масло на Балтійскую, Новоторжскую, Московско-Рязанскую и др. дороги, впрочемъ, въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ. Въ теплую половину года перевозится 54,6⁰/₀, а въ холодную 45,4⁰/₀.

Сыръ. Изъ 370,156 пудовъ перевезеннаго сыра получено было съ дорогъ прямого сообщенія 34,2⁰/₀ (въ томъ числѣ Балтійская 25,9⁰/₀); съ боковыхъ путей около 40⁰/₀ (одна Рыбинско-бологовская дала 33,6⁰/₀). Собственными станціями дороги было доставлено около 26⁰/₀; болѣе другихъ дали: Москва 8,1⁰/₀; Завидово 4,5⁰/₀ и Петербургъ 9,8⁰/₀. Доставка главная производилась въ Петербургъ 38,720 пуд. и Москву 24,047 пудовъ. Почти всѣ боковые пути и дороги прямого сообщенія получаютъ съ Николаевской дороги этотъ продуктъ, хотя въ небольшихъ размѣрахъ. Болѣе другихъ передано на Рыбинско-бологовскую дорогу 3,070 пудовъ. Въ теплую половину года перевозится 71⁰/₀; въ холодную 29⁰/₀. Наибольшая перевозка совершается въ октябрѣ.

Молочные скопы. Такъ называются тѣ молочные продукты, которые отправляются безъ подраздѣленій на различные сорта: въ общей массѣ и масло и творогъ и др. Перевезено ихъ 3,484 пуда, въ томъ числѣ дорогами прямого сообщенія доставлено 22,6⁰/₀ (наиболѣе Московско-курская 21,9⁰/₀; боковыми путями (рыб.-бологов. дорогою) 38,1⁰/₀ и собственными станціями дороги 59⁰/₀; преимущественно Кузминкою 17,8⁰/₀; Завидово 11,8⁰/₀ и Рѣшетниково 5,8⁰/₀. Выгружены они всѣ въ Петербургъ 2,225 пуд. и Москвѣ 1245 пуд. Въ теплую половину года ихъ перевозится 49,9⁰/₀, а въ холодную 50,1⁰/₀; наиболѣе въ мартѣ и іюнѣ.

Сметана. Перевезено ея 4,318 пудовъ. Дороги прямого сообщенія дали (Московско-ярославская 6⁰/₀); побочные пути

около 71⁰/₀, въ томъ числѣ Рыбинско-бологовская 46,9⁰/₀ и Боровичская 24,2⁰/₀. Со станцій нагружено около 23⁰/₀. Больше другихъ дали Клинь 13,8; Торбино 4,5⁰/₀ и др. Выгрузка въ Петербургъ 3,562 пуда и Москвѣ 702 пуда. Въ теплое время года перевозка 42,1⁰/₀, а въ холодное 57,9⁰/₀; наиболѣе въ Мартѣ.

Творогъ, перевозимый въ количествѣ 21,908 пудовъ, доставленъ главнымъ образомъ боковыми путями—около 72⁰/₀ (въ томъ числѣ Рыбинско-бологовской 57,5⁰/₀). Станціи же дороги дали около 28⁰/₀; болѣе другихъ Осташково 9,2⁰/₀; Калашниково 6,6 и др. Почти весь творогъ выгружается въ Петербургъ 13,642 пуда и Москвѣ 7,555 пуд. Перевозится въ теплую половину года 48,6⁰/₀, и въ холодную 51,4⁰/₀; наиболѣе въ мартѣ и іюнѣ. (Смотри таблицы №№ 7 и 8).

Въ общемъ передвиженіе молочныхъ продуктовъ идетъ гораздо благопріятнѣе, нежели мясныхъ: въ числѣ ихъ нѣтъ ни одного такого, перевозка котораго уменьшилась бы безусловно. Колебаніе ея замѣтно у творога и молочныхъ скоповъ. Доставка же всѣхъ остальныхъ сортовъ молочныхъ продуктовъ увеличилась. Они также равномернѣе распредѣляются между направленіями къ Петербургу и Москвѣ, исключая коровьяго масла и сметаны, которыя въ большемъ количествѣ направляются къ Петербургу и сгущеннаго молока, почти цѣликомъ идущаго къ Москвѣ. (Смотри таблицу № 9).

Боковые пути Николаевской дороги.

А. Новгородская дор. Въ отчетѣ этой дороги за 1875 г. мелкій скотъ показанъ безъ подраздѣленій на сорта, почему пришлось подводить итоги не за пять лѣтъ, а только за четыре. Рубрика мясныхъ и молочныхъ продуктовъ слиш-

комъ бѣдна. Если не считать весьма неопредѣленной графы „домашняя провизія“, подъ которою обыкновенно подразумѣваются и мясныя и молочныя и всякія другія съѣдобныя принадлежности, для каждаго рода продуктовъ получится по одной графѣ, т. е. они показаны безъ всякихъ подраздѣленій на сорта, чего нельзя не признать крайне неудобнымъ.

Выдѣлить продукты, составляющіе предметъ настоящаго доклада, изъ рубрики „домашняя провизія“, а также „съѣстные припасы“—наименованіе, которое еще не разъ будетъ попадаться, рѣшительно невозможно, почему обѣ эти рубрики будутъ цѣликомъ внесены по тѣмъ дорогамъ, въ отчетахъ которыхъ они показаны.

Крупный рогатый скотъ доставляется станціями дороги; наиболѣе даютъ Новгородъ 89,1% и Старая Русса 8,7%. Въ 1879 году всего перевезено крупнаго скота 1,277 головъ, изъ которыхъ 1,220 передано на Николаевскую д. для дальнѣйшей доставки его въ Петербургъ. Въ холодную половину года скота перевозится 26,6%, а въ теплую 73,4%; наибольшая перевозка совершается въ іюнѣ и іюлѣ.

Мелкій скотъ: телята доставляются Новгородомъ 50,3%. Подберезьемъ 25% и Спасскою Полистью 15,9%. Въ 1879 году было перевезено 13,550 штукъ, изъ которыхъ передано на Николаевскую дорогу для Петербурга 13,525 штукъ. Въ теплую половину года перевозится 54,6% и въ холодную 45,4%; наиболѣе въ апрѣлѣ и маѣ.

Свиньи доставляются Новгородомъ 68,1%; Старою Руссою 11,2%; Шимскомъ 9,1% и друг. станціями. Въ 1879 году ихъ перевезено 14,472 головы, которыя всѣ, за исключеніемъ 6 штукъ, направлены въ Петербургъ черезъ Николаевскую д. Въ теплую половину года идетъ ихъ 54,2%, а въ холодную 45,7%; наибольшая перевозка въ октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ.

Овцы перевозятся въ самомъ ограниченномъ количествѣ. Въ 1879 году всего перевезено было только 35 штукъ, изъ которыхъ 26 переданы на Николаевскую дорогу. Доставлены они Новгородомъ 71,9⁰/₀ и др. станціями. Въ теплое время ихъ идетъ 43,3⁰/₀, а въ холодное 56,7⁰/₀; наиболѣе въ октябрѣ и ноябрѣ.

Относительно общаго характера передвиженія скота приходится замѣтить, что во 1-хъ весь скотъ направляется къ Николаевской дорогѣ, черезъ которую идетъ въ Петербургъ; обратной перевозки почти не существуетъ; во 2-хъ перевозка крупнаго скота сильно колеблется; послѣ громаднаго повышенія въ 1878 г.—годъ открытія 2 участка дороги, въ слѣдующемъ 1879 г. она уменьшилась въ 4¹/₂ раза и въ 3-хъ перевозка всѣхъ остальныхъ сортовъ скота падаетъ изъ года въ годъ. (См. таблицы №№ 10 и 11).

Мясныя и молочныя продукты. Мясо: въ 1879 году его перевезено 14,599 пудовъ, изъ которыхъ на Николаевскую дорогу передано только 6,517 п. остальное же количество ввезено Новгородскою дорогою въ районъ ея дѣятельности; главнымъ мѣстомъ потребленія явились Новгородъ 4,779 пуд., Шимскъ и Подберезье. Въ первые три года разсма-триваемаго періода почти все перевозимое по дорогѣ мясо передавалось на Николаевскую дорогу. Въ послѣдніе же 2 года ввозъ этого продукта значительно превзошелъ вывозъ и даже Новгородъ, прежде дававшій главную массу этого продукта, сталъ его получать, а нагрузка большею частью перешла во 2-й участокъ дороги. По среднимъ за 5 лѣтъ даннымъ главными мѣстами нагрузки явились: Новгородъ 51,7⁰/₀; Стар. Русса 17,7⁰/₀ и Николаевская дорога 12,5⁰/₀. Въ холодную половину года идетъ 76⁰/₀, а въ теплую 24⁰/₀; наиболѣе въ декабрѣ и январѣ.

Домашняя провизія. Около 60⁰/₀ всего перевозимаго количества—въ 1879 г. 9,774 пуда — доставлено на Новго-

родскую дорогу другими дорогами и преимущественно Николаевскою 58,3%. Остальные 40% даются Новгородомъ (33,9%) и др. станціями дороги. Выгружалась болѣе всего она въ Новгородѣ 5,135 пудовъ, Шимскѣ, Стар. Руссѣ и др. станціяхъ, а также 1,252 пуда было передано на Николаевскую дорогу.

Молочные скоты. Перевозка этихъ продуктовъ довольно ограниченная—въ 1879 году 4,780 пудовъ, изъ которыхъ 3,260 было ввезено въ Новгородъ, а остальное количество распредѣлилось между прочими станціями дороги, такъ какъ на Николаевскую дорогу было передано всего на всего 150 пудовъ. Доставляются они преимущественно съ другихъ дорогъ — около 84%; въ томъ числѣ Николаевская даетъ 64,3%; Нижегородская 11,7% и Рыбиноко-бологовская 7,4%. На станціяхъ дороги грузится только 16%; болѣе другихъ въ Новгородѣ 7,8% и Чудовѣ 7%. Въ 1879 году продукты эти выгружались тѣмъ же образомъ въ Новгородѣ 3,260 пудовъ; затѣмъ Ст. Руссѣ, Шимскѣ и прочихъ станціяхъ. Общій характеръ передвиженія разсмотрѣнныхъ продуктовъ таковъ: перевозка мяса колеблется, выказывая наклонность къ уменьшенію; домашняя провизія тоже перевозится не равномерно, однако къ концу періода увеличилась значительно. Перевозка же молочныхъ продуктовъ постоянно возрастаетъ и увеличилась въ 2½ раза, нося характеръ ввоза. (Ст. табл. №№ 12 и 13).

Б. Новоторжская дор. Отчеты этой дороги не полны и не проведены по одной и той же системѣ за всѣ годы. Для скота совершенно не указаны станціи отправленія; мелкій скотъ не подраздѣленъ по сортамъ, а показанъ подъ одной рубрикой. Для того, чтобы, хотя отчасти, пополнить недостающія свѣдѣнія въ таблицѣ № 14 помѣщены данныя, полученныя отъ правленія дороги, о передвиженіи скота въ 1879 году постанціонно и помѣсячно. Однако общіе

выводы сдѣланы для мелкаго скота огульно, потому что за отсутствіемъ подобныхъ данныхъ въ остальные года не съ чемъ было сравнивать полученныя свѣдѣнія. Отчеты о мясныхъ и молочныхъ продуктахъ, хотя не особенно богатые рубриками, въ 1875 и 1876 гг. велись надлежащимъ образомъ. Съ 1877 же года графа прибытія почему-то выпущена, такъ что всѣ расчеты пришлось сдѣлать по даннымъ стараго—1876 года.

Крупный скотъ. Перевозка его по Новоторжской дорогѣ незначительна: въ 1879 году 576 головъ. 19,7% его получается съ Николаевской дороги; остальные же 79,3% даются станціями, особенно Ржевомъ 59,1% и Торжкомъ 19,9%. Выгружается онъ весь почти на Николаевскую дорогу—въ 1879 г. 568 головъ. Въ холодное время года прибываетъ 28%, а въ теплое 72%; наиболѣе въ іюнѣ и іюлѣ.

Мелкій скотъ перевозится въ совершенно ничтожномъ количествѣ; въ 1879 г. было перевезено 6 телятъ, 1 овца и 33 свиньи; которые почти всѣ передавались на Николаевскую дорогу—36 головъ. Доставляется онъ, подобно крупному, Ржевомъ 63%, Торжкомъ 15,1% и друг. станц., а также 13% поступаетъ съ Никол. дор. Въ холодную половину года идетъ 23%, а въ теплую 77%; наиболѣе съ сентября по ноябрь.

Общій характеръ передвиженія скота, совершающагося въ самыхъ ограниченныхъ размѣрахъ, благопріятный. Въ теченіе пятилѣтняго періода перевозка и крупнаго и мелкаго скота увеличилась въ $3\frac{1}{2}$ раза.

Мясные и молочные продукты. Мясо. Въ 1876 году его было перевезено 25,778 пудовъ, которые и доставлялись преимущественно станціями дороги: Ржевомъ 80,9%; Торжкомъ 12,7% и др. Съ Николаевской дороги передается всего только 3,3%; за то она получаетъ почти все, перевозимое по Новоторжской дорогѣ, мясо—въ 1876 г. 24,948 пудовъ.

Въ холодную половину года идетъ 48⁰/_о; въ теплую 52⁰/_о; наиболѣе съ сентября по ноябрь.

Домашняя птица идетъ въ ограниченномъ количествѣ— въ 1876 году 286 пудовъ, изъ которыхъ 200 пуд. было выгружено въ Торжокъ и 66 п. передано на Николаевскую дорогу. Доставляется она главнымъ образомъ—60⁰/_о—Николаевской дорогой; остальные 40% даются Ржевомъ 18,8%, Торжкомъ 14,3% и др. станціями. Перевозится только съ ноября по январь.

Масло коровье. Въ 1876 г. его перевезено 14,041 пудъ. Доставляется оно почти все — 97,7% — станціями дороги; болѣе другихъ даютъ Ржевъ 73,3%, Старица 9% и Торжокъ 8,7%. Съ Николаевской дороги поступаетъ только 3,3%; за то она получаетъ почти все масло перевозимое Новоторжской дорогой,—въ 1876 г. 13,732 пуда. Въ холодную половину года перевозится 57,5%; въ теплую 42,5%. Главная перевозка въ мартъ, потомъ ноябрь и декабрь.

Молочные скопы. Перевозка этихъ продуктовъ незначительна — въ 1876 г. 2,619 пудовъ, которые почти всѣ и переданы на Николаевскую дорогу—2,453 пуда. Только 6% ихъ доставляется Николаевскою дорогою, остальные же 94% поступаютъ со станцій дороги, преимущественно изъ Ржева 38,6%, Старицы 32,7% и Торжка 8,7%. Въ теплую половину года идетъ 78 . ; въ холодную 22%; наиболѣе въ іюнѣ и іюлѣ.

Въ общемъ перевозка мяса, колеблясь, возрастаетъ; перевозка птицы, хотя не уменьшилась къ концу періода, выказываетъ наклонность къ паденію. Передвиженіе масла коровьяго значительно сократилось, и только перевозка молочныхъ скоповъ съ незначительными колебаніями постоянно возрастаетъ. (Смотри таблицы №№ 14 и 15).

В. Рыбинско-Бологовская дор. Отчеты этой дороги должны быть признаны самыми безукоризненными изъ всѣхъ

отчетовъ. Они подробны и въ теченіе всего періода времени велись по разъ принятой, вполне удовлетворительной формѣ. Къ сожалѣнію и они не чужды общаго недостатка всѣхъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ — отсутствія свѣдѣній о помѣсячномъ передвиженіи товаровъ.

Крупный рогатый скотъ. По этой дорогѣ перевозка *быковъ* довольно ограниченная. Въ 1879 году 1,197 головъ. Грузятся они со станцій дороги; преимущественно Рыбинска 61,1% и Бѣжецка 24,8 и передаются на Николаевскую дорогу—въ 1879 г. 1,183 головы. Въ холодную половину года перевезено 5%, а въ теплую 95%; наиболѣе въ іюлѣ. Отличительная черта Рыбинско-бологовской дороги это—значительная перевозка *молочныхъ коровъ*, что объясняется прохожденіемъ дороги по Ярославской и Тверской губерніямъ—мѣстности, гдѣ молочное скотоводство наиболѣе развито. Въ 1879 г. перевезено молочныхъ коровъ 3,235 и г. почти всѣ переданы на Николаевскую дорогу для доставки въ Петербургъ и Москву — 3,133. Къ сожалѣнію, въ отчетахъ Николаевской дороги коровы не отдѣлены отъ быковъ, почему съ положительностью нельзя сказать, сколько именно направляется ихъ къ каждому изъ названныхъ пунктовъ; но по даннымъ таблицъ № 4 и 9 слѣдуетъ предполагать, что къ Москвѣ идетъ не болѣе 200—150 штукъ въ годъ. Нагружаются коровы: на Рыбинской 76,3%, Харинской 8,7%, Бѣжецкой 9,1% и другихъ станціяхъ дороги. Въ холодную половину года идетъ 38%; въ теплую 62%. Главная перевозка совершается въ мартѣ; затѣмъ съ іюня по сентябрь.

Мелкій скотъ. Перевозка всѣхъ сортовъ этого скота на Рыбинско-бологовской дор. ограничена и лишена всякаго значенія.

Телятъ въ 1879 году было перевезено 134 штуки, изъ которыхъ 111 шт. передано на Никол. дорогу. Около 85%

ихъ даются станціями дороги: Харино 28,4%, Савелино 15,7% и др. Остальные 15% прибываютъ съ Никол. дороги. Въ холодную половину года идетъ 52%, въ теплую 48%; наиболѣе въ мартѣ (къ Святой).

Свиней перевезено въ 1879 г. 554 штуки; изъ нихъ 502 было передано на Никол. дорогу, которая, съ своей стороны, даетъ около $1\frac{1}{2}$ % нагрузки свиней на Рыбинской дорогѣ. Все остальное количество доставляется станціями, между которыми Бѣжецкъ 78,4% и Мста 13,2% занимаютъ первое мѣсто. Въ теплое время перевозится 88%, а въ холодное 12%; наиболѣе съ іюля по сентябрь.

Овецъ перевезено въ 1879 г. 164 штуки, изъ которыхъ 150 передано на Никол. дорогу. 85% всей нагрузки доставляется станціями дороги: Харино 54%, Бѣжецкъ 24% и пр. Съ Николаевской поступаетъ около 15% овецъ. Въ холодную половину года перевозится 35%, а въ теплую 65%; наибольшая перевозка въ октябрѣ.

Въ общемъ за пятилѣтній періодъ времени, перевозка быковъ хотя и не уменьшилась, но давала значительныя пониженія. Перевозка коровъ возрастаетъ и увеличилась въ $1\frac{1}{2}$ раза, хотя не безъ колебаній; тоже относится и къ телятамъ. Поразительно развивается перевозка овецъ, которая за 5 лѣтъ возросла въ 8 разъ. Къ сожалѣнію количество перевозимыхъ овецъ такъ ничтожно, что подобная быстрота развитія движенія ихъ не представляетъ ровно никакого значенія. (Смотри таблицы №№ 17 и 19).

Мясные продукты. Мясъ въ 1879 г. было перевезено 143,683 пуда; изъ нихъ 141,520 пуд. передано на Никол. дорогу. Почти все это количество—97%—дается восточною половиною дороги отъ Бѣжецка до Рыбинска. Главныя мѣста нагрузки: Бѣжецкъ 28,6%, Рыбинскъ 18%, Харино 16% и др. Въ холодную половину года идетъ 63,3%, а въ теплую 36,3%; наиболѣе съ октября по декабрь.

Домашняя птица, которой въ 1879 году было перевезено 28,825 п., почти вся передается на Николаевскую дорогу, а именно 28,777 пудовъ. Она также доставляется преимущественно восточною половиною дороги; наиболѣе Бѣжецкомъ 62%, Рыбинскомъ 16,2%, Родіоновымъ 12,9% и друг.

Ветчины и колбасы въ 1879 г. было перевезено 15,230 пудовъ, которые почти цѣликомъ переданы на Николаевскую дорогу—15,078 п. 99% всего нагружаемаго количества этихъ продуктовъ дается восточною половиною дороги; болѣе другихъ даютъ: Родіоновъ 35,9%, Волга 31,3% и Бѣжецкъ 25,6%.

Домашняя провизія. Перевозка ея незначительна; въ 1879 году 6,363 пуда, изъ которыхъ 1,050 было передано на Николаевскую дорогу; остальные же распредѣлились между станціями дороги, особенно восточнаго участка, гдѣ одинъ Рыбинскъ получилъ 2,424 п. Доставляется она для нагрузки съ Николаевской дороги 74%, а остальные 26% со станцій восточной половины дороги; напр. Рыбинска 13,9%, Бѣжецка 4,6% и др.

Въ общемъ перевозка мяса и птицы уменьшается, а ветчины и дом. провизіи возрастаетъ.

Молочныя продукты. Масло. Въ 1879 году его было перевезено 113,585 пудовъ, которые почти цѣликомъ—112,899 п. — переданы на Николаевскую дорогу. Доставляется оно восточною половиною дороги, гдѣ Рыбинскъ даетъ 53,9% Бѣжецкъ 32,1% и проч. На долю западной половины падаетъ только 4% всей перевозки. Въ холодную половину года перевозится 45,3%, въ теплую 54,7%.

Сыръ. Въ 1879 г. перевезено его 34,465 пудовъ, изъ которыхъ выгружено на Николаевской дорогѣ 31,231 пудъ и въ Рыбинскѣ 3,031 п. Доставляется онъ около 9% Ни-

колаевской дор., остальные же 91% преимущественно восточною половиною; наиболѣе рыбинскомъ 49,7%, Бѣжецкомъ 22,6% и др. Въ холодную половину года идетъ 24,6%, а въ теплую 75,4%; главная перевозка съ іюля по октябрь.

Молочные скоты. Перевезено ихъ въ 1879 году 18,079 пудовъ, которые почти цѣликомъ переданы на Николаевскую дорогу — 17,997 пудовъ. Эти продукты являются какъ бы исключеніемъ изъ общаго правила, такъ какъ и западная часть дороги принимаетъ нѣкоторое участіе въ доставкѣ ихъ, хотя на восточную приходится все-таки 89% всей перевозки. Наиболѣе даетъ Бѣжецкъ 72%. Въ холодную половину года перевозится 40%. въ теплую 60%. Наибольшая перевозка въ іюнѣ.

Въ общемъ характеръ перевозки всѣхъ молочныхъ продуктовъ чрезвычайно благопріятный. Она изъ года въ годъ увеличивается и значительно возросла. (Смотри таблицы №№ 18 и 19).

Г. Боровичская дор. представляетъ мало интереса, какъ по незначительности передвиженія скота, и продуктовъ, составляющихъ предметъ настоящаго доклада, такъ и по отсутствію сколько нибудь обстоятельныхъ данныхъ о ея дѣятельности. Таблица № 16, составленная на основаніи данныхъ, сообщенныхъ правленіемъ дороги, показываетъ, что размѣры передвиженія скота ограничиваются нѣсколькими штуками, а остальныхъ продуктовъ нѣсколькими десятками пудовъ. Дѣлать какія либо заключенія на основаніи данныхъ этой таблицы не приходится.

II. Варшавская дорога. Отчеты этой дороги относительно перевозки мясныхъ и молочныхъ продуктовъ по станціямъ существуютъ только за 1875 и 1876 года. Позднѣе же есть данныя только о передвиженіи упомянутыхъ грузовъ по направленіямъ; свѣдѣнія эти слишкомъ недостаточны и

общіе итоги, а также вычисленіе процентовъ пришлось дѣлать на основаніи данныхъ первыхъ двухъ лѣтъ.

Передвиженіе грузовъ по Варшавской дорогѣ совершается въ трехъ направленіяхъ: къ Петербургу, Варшавѣ и Вержболову. По условіямъ передвиженія къ району Петербургской Подкоммиссіи собственно относится сѣверный участокъ дороги отъ Петербурга до Вильно (658 верстъ), но чтобы лучше отѣнить передвиженіе грузовъ упомяну- таго участка, будутъ указаны въ общихъ чертахъ размѣры движенія и въ южномъ участкѣ.

Крупный скотъ. Всего въ 1878 году скота перевезено 13,324 головы. Съ дорогъ прямаго сообщенія на Варшавскую поступаетъ 33⁰/₁₀₀ всего, перевозимаго ею скота и при томъ почти исключительно на сѣверный ея участокъ, а именно: въ Ландварово-Роменской 23,7⁰/₁₀₀; Орловско-Витебской 5,4⁰/₁₀₀; Динабургско-Витебской 3,3⁰/₁₀₀ и пр. Далѣе, сѣверный участокъ даетъ 58,5⁰/₁₀₀, при чемъ главными мѣстами нагрузки являются: Луга 8,2⁰/₁₀₀, Мшинская 8,2⁰/₁₀₀ и Вильно 8,3⁰/₁₀₀. Болѣе другихъ получаютъ скотъ въ этомъ участкѣ: Петербургъ 8,163; затѣмъ прилежащія къ нему дачныя мѣстности. Далѣе Динабургъ, Колкуны и Вильно. Южный участокъ доставляетъ только 8,5⁰/₁₀₀ скота; главная нагрузка въ Бѣлостокѣ 4⁰/₁₀₀. Пунктъ потребленія Варшава. Незначительное количество передается на Либавскую дорогу. По времени года на холодную и теплую его половины приходится по ровну 50%. Половина всей перевозки совершается въ Апрѣлѣ и Маѣ.

Телята доставляются только станціями дороги. Въ 1878 г. ихъ было перевезено 14,968 головъ; 96% этого количества доставляется сѣвернымъ участкомъ; главнымъ образомъ Лугою 59,1% и Преображенскою 32,6%. Мѣстомъ выгрузки въ этомъ участкѣ является Петербургъ, который получаетъ 13,806 штукъ телятъ.

Южный участокъ даетъ только 4% телятъ, которые преимущественно доставляются въ Варшаву — въ 1878 г. 410 штукъ. Въ холодную половину года перевозится 42%, а въ теплую 58%. Наибольшая перевозка съ Марта по Іюль, но самое большее количество привозится къ Святой недѣлѣ.

Свиней въ 1878 году перевезено 23,678 штукъ. Около 8% доставляются дорогами прямаго сообщенія, по преимуществу прилегающими къ сѣверному участку. Собственными станціями этого участка дается 21,5%, въ томъ числѣ Лугою 3,5%; Островомъ 4,8%; Новосельемъ 3,2%; Динабургомъ 3,1% и др. Мѣстомъ выгрузки, далеко не первостепеннымъ, является Петербургъ; въ 1878 г. въ немъ выгружено 1,182 штуки. Наибольшее передвиженіе свиней происходитъ въ южномъ участкѣ, который даетъ 70,5%, Наболѣе грузится на станціяхъ Гродно 16,7%, Ковно 12,3%; Мовруцы 7,3% и др. Болѣе важными мѣстами потребленія являются Бѣлостокъ въ 1878 г. — 2,487 штукъ и Варшава — 5,596 штукъ; но самое большое количество свиней — 13,107 штукъ, направляется черезъ Вержболово за границу. Въ холодную половину года перевозится 17,5%, а въ теплую 82,5%.

Овцы перевозятся въ ограниченныхъ размѣрахъ 1,943 штуки въ 1878 году. Съ путей прямаго сообщенія сѣверный участокъ получаетъ 2%; станціями же его доставляется 82%; въ томъ числѣ Лугою 34,4%; Новосельемъ 10,9% и др. Большая часть овецъ этого участка, равно какъ и изъ южнаго, доставляются въ Петербургъ — въ 1878 году 1,321 штука. Остальное же количество по мелочамъ раздѣляется между другими станціями. Южный участокъ даетъ 16%; наибольшая нагрузка здѣсь производится въ Варшавѣ — 10,6% и Вержболовѣ 2%. Въ холодную половину года перевозится 58,5%, а въ теплую 41,5%.

Общій характеръ перевозки таковъ: передвиженіе быковъ постоянно возрастаетъ. Изъ мелкаго скота перевозка овецъ значительно возросла; свиней же колеблется, то ниже, то выше нормы. Перевозка телятъ постоянно уменьшается. (Смотри таблицы №№ 20 и 21).

Передвиженіе мясныхъ продуктовъ. *Мяса* въ 1876 году перевезено 62,204 пуда. Дороги прямаго сообщенія преимущественно сѣверному участку даютъ 10%; въ томъ числѣ Ландваро-Роменская 7,7%. Станціями этого участка доставляется 72%. Болѣе другихъ даютъ: Псковъ 24%; Рѣжица 11,3%; Островъ 7,1%; Петербургъ 7,4% и пр. Мѣстами потребленія послѣ Петербурга, получающаго 26,283 пуда, являются почти всѣ станціи до Пскова, такъ какъ они гораздо больше получаютъ мяса нежели отправляютъ его; потомъ Вильно—3,492 пуда. Южный участокъ даетъ только 18% мяса, которое доставляется изъ Гродно 5,8%; Бѣлостока 10,2% и пр. станцій. Мѣстомъ потребленія являются: Варшава, получающая 13,116 пудовъ и Вержболово, гдѣ выгружалось въ 1876 году 1,031 пудъ; 1,131 пудъ былъ переданъ на германскія дороги.

Птицы въ 1876 году перевезено 90,830 пудовъ. Доставляется она только станціями дороги. Въ сѣверномъ участкѣ, дающемъ 38,5%, главными мѣстами нагрузки являются: Луга 11,5%, Новоселье 8% и Островъ 10,9%, а мѣстомъ выгрузки Петербургъ, получившій въ 1876 году 24,592 пуда птицы. Главное количество перевозимой Варшавскою дорогою птицы—61,5%, даетъ южный участокъ; болѣе другихъ нагружается въ Щепетовѣ 30,3%; Чижовѣ 17,3% и Лапахъ 9%. Всю эту птицу потребляетъ почти одна Варшава—въ 1876 г. 64,469 пудовъ.

Въ таблицѣ помѣсячнаго передвиженія продуктовъ (№ 23) мясные продукты подраздѣлены на гораздо большее число рубрикъ, почему о распредѣленіи движенія этихъ продуктовъ по времени года приходится сказать отдѣльно.

Мясо: Всѣ сорта *говядины* идутъ преимущественно въ холодную половину года; на теплую приходится только копченаго мяса 2⁰/₀; непоименованнаго 21⁰/₀; свѣжаго 16,5 % и соленаго 24⁰/₀. *Телятина* перевозилась только въ Февралѣ 35⁰/₀ и Іюнѣ 65⁰/₀. *Свинина, ветчина и колбасы* перевозятся также большею частью въ холодную половину года; на теплую приходится 2,5⁰/₀; 19⁰/₀ и 15⁰/₀. Наибольшая перевозка ихъ совершается передъ рождественскими праздниками и Святою недѣлею. Особенно рѣзкимъ примѣромъ этого можетъ служить свинина, которой въ 1878 году, въ Апрѣлѣ было перевезено 64,9 % всего годоваго количества. *Окорока* идутъ болѣе равномерно: на холодную половину приходится 56 %, а на теплую 43 %. Главная перевозка ихъ совершается съ Марта по Май.

Живность, въ теплую половину года идетъ 72 %, а въ холодную 28 %; наиболѣе въ Іюнѣ, Августѣ и Октябрѣ.

Поросята живые идутъ въ холодную 75 %, а въ теплую половину года 25 %; наиболѣе въ Декабрѣ; *битые* всѣ перевозились въ Декабрѣ.

Птица живая, въ холодную половину 37 %; въ теплую 63 %; наиболѣе въ Іюнѣ, Іюлѣ и Декабрѣ; *битая* въ холодную 81 % и въ теплую 19 %; наиболѣе съ Ноября по Январь.

Индюки живые почти всѣ перевозятся въ холодную половину, на теплую приходится только 2 %. Все количество было перевезено въ Мартѣ, Октябрѣ и Ноябрѣ.

Гуси живые, въ теплую половину идутъ 77 % и въ холодную 23 %; *битые же* исключительно въ Декабрѣ, Январѣ и Февралѣ.

Дичь: Главное время перевозки осень съ Сентября по Январь, почему на холодную половину года приходится

60%, а на теплую 40%. *Зайцы* идутъ исключительно въ холодную половину года, причемъ главная перевозка совершается въ Декабрѣ и Январѣ.

Припасы съѣстные въ холодную половину 52% и въ теплую 48%

Относительно общаго характера передвиженія этихъ продуктовъ, по причинѣ недостатка данныхъ, ничего сказать нельзя.

По направленію движенія перевозимые по Варшавской дорогѣ продукты распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

1. Къ Петербургу идутъ (отъ 50 до 100⁰/₀ всей перевозки), телятина, ветчина, живность, живые поросята, дичь, битая птица.

2. Къ Варшавѣ (отъ 50 до 100⁰/₀ перевозки); мясо свѣжее, непоименованное; оленье; копченое; свинина; колбасы; поросята битые; зайцы; птица живая; гуси живые; съѣстные припасы.

3. Къ Вержболову (отъ 50 до 100⁰/₀ перевозки): языки бычьи, индюки живые, и гуси битые. Остальное количество этихъ продуктовъ раздѣляется болѣе или менѣе равномерно между тремя направленіями. (Смотри таблицы №№ 22, 23 и 24).

Молочные продукты. *Молоко* въ 1876 году перевозилось въ количествѣ 24,896 пудовъ исключительно въ сѣверномъ участкѣ дороги, гдѣ доставлялось Суйдою 60,7⁰/₀; Сиверскою 31,2⁰/₀ и Плюссою 5,2⁰/₀. Все молоко выгружалось въ Петербургѣ 24,821. пудъ Въ теплую половину года перевозилось 58⁰/₀ и въ холодную 42⁰/₀. *Скушенное* молоко почти все 98⁰/₀ идетъ въ холодную половину года и только 2⁰/₀ въ теплую.

Масло коровье: въ 1876 году перевезено его 36,393 пуда. Дороги прямаго сообщенія доставляютъ преимущественно сѣверному участку 23⁰/₀; изъ нихъ Ландвара-Ромен-

ская 11,6⁰/₀ и Динабургско-Витебская 7,8⁰/₀. Станціи этого участка доставляютъ 70⁰/₀; наиболѣе Петербургъ 13⁰/₀ и Островъ 24⁰/₀. Мѣстами потребленія являются: Петербургъ—въ 1876 году 19,478 пудовъ, — потомъ прилегающія къ нему дачныя станціи до Луги и Вильно 4549 пуд. На Риго-Динабургскую дорогу было передано 1014 пудовъ. Южный участокъ доставляетъ только 7⁰/₀, которые нагружаются главнымъ образомъ въ Гродно 4,9⁰/₀ и направляются къ Варшавѣ — 3807 пудовъ, Ковно, Вержболову и др. станціямъ. Въ теплую половину года перевозится 48⁰/₀, а въ холодную 52⁰/₀; наиболѣе въ Декабрѣ и Мартѣ. Сыръ, перевозка котораго не обширна—въ 1876 г. 9,375 пудовъ, доставляется на Варшавскую дорогу: около 50⁰/₀ дорогами прямого сообщенія; къ южному участку везутъ заграничныя: Австрійскія 7,2⁰/₀ и Германскія 21,7⁰/₀; изъ русскихъ—Либавская 7,2⁰/₀. Къ сѣверному участку доставляютъ: Балтійская 8,7⁰/₀, Риго-Динабургская 3,6⁰/₀ и Ландваро-Роменская 4,7⁰/₀. Собственныя станціи сѣвернаго участка даютъ 35⁰/₀, гдѣ болѣе доставляютъ Петербургъ 18⁰/₀ и Вильно 6,4⁰/₀, которые въ то-же время являются и главными мѣстами потребленія: первый въ 1876 году получилъ 3,221 пудъ, и второе 1,158 пудовъ. Кромѣ того сыръ передавался и на дороги прямого сообщенія: Динабургско-Витебскую 845 пудовъ, Ландваро-Роменскую 902 пуда и др. Станціи южнаго участка даютъ 15⁰/₀. Выдающимся мѣстомъ потребленія здѣсь является только одна Варшава 1,193 пуда. Въ холодную половину года перевозно 52⁰/₀, и въ теплую 48%. Наиболѣе съ Сентября по Декабръ. Объ общемъ характерѣ передвиженія этихъ продуктовъ по той же причинѣ, какъ и о мясныхъ, ничего сказать нельзя.

По направленію молочные продукты относятся къ тѣмъ, которые главнымъ образомъ (отъ 50 до 100%) направляются къ Петербургу. (Смот. табл. 22, 23 и 24).

Царскосельская дорога должна быть разсматриваема, какъ вспомогательный путь Варшавской линіи, но, по причинѣ дороговизны тарифа и оригинальности существующихъ на ней порядковъ, всѣми избѣгается. Перевозка въ теченіе пятилѣтняго періода выше 150 коровъ и 74 телятъ въ годъ не достигала, почему въ дѣлѣ передвиженія скота она никакого значенія не имѣетъ. Мясные-же и молочные продукты по этой дорогѣ перевозятся подъ однимъ общимъ наименованіемъ со всѣми другими грузами и отдѣльной отчетности объ этой перевозкѣ не существуетъ, почему о ней ничего нельзя сказать. (См. Таб. № 25).

В. Вторая группа дорогъ съ характеромъ по преимуществу центробѣжнымъ. Хотя нѣкоторые грузы по этимъ дорогамъ также направляются къ Петербургу, но большинство ихъ идетъ къ другимъ пунктамъ въ противоположномъ направленіи. По отношенію къ нѣкоторымъ продуктамъ Петербургъ даже является главнымъ мѣстомъ нагрузки, чего совершенно не наблюдалось на дорогахъ первой группы, исключая одного продукта — сгущеннаго молока. Къ этой группѣ относятся: *Балтійская дорога съ Дерптскою вѣтвью* и группа *Финляндскихъ дорогъ*.

1. Балтійская дорога.

Отчеты этой дороги также не могутъ считаться удовлетворительными. Для всего скота вообще совершенно не показаны станціи прибытія, что лишаетъ возможности сдѣлать выводы о распредѣленіи перевозимаго скота по станціямъ дороги. Всѣ сорта мелкаго скота показаны подъ одною рубрикою. Рубрики мясныхъ и молочныхъ продуктовъ не многочисленны и, хотя за послѣдніе три года нѣсколько расширены, но въ виду необходимости дѣлать общіе выводы за всѣ 5 лѣтъ, отдѣленные рубрики пришлось для общихъ итоговъ присоединять къ тѣмъ, отъ которыхъ они были отдѣлены.

Крупный скотъ, котораго въ 1879 году было перевезено 10,261 голова, доставляется преимущественно Эстляндскою и западною частью Петербургской губерніи съ участка дороги на пространствѣ 190 верстъ отъ Молоосковицъ до Шарлотенгофа, гдѣ станціями наибольшей нагрузки являются Іеве 15,2%, Изенгофъ 5,3%, Капель 7,7%; Везенбергъ 15,6% и Тапсъ 8,6%. Затѣмъ Ревель даетъ 6,3%, и Дерптская вѣтвь доставляетъ около 10% всего перевозимаго Балтійскою дорогою крупнаго скота. По времени года, въ холодную половину его идетъ 43%, а въ теплую 57%. По словамъ Начальника товарной станціи Балтійской дороги, въ Петербургъ въ 1879 году прибыло 6,029 головъ круп. скота.

Мелкій скотъ. Въ 1879 году его перевезено 4,113 головъ, по всей вѣроятности, преимущественно въ Петербургъ. Дерптская вѣтвь даетъ около 9%, а все остальное количество большею частью доставляется тѣмъ же участкомъ, изъ котораго везутъ крупный скотъ, съ тою только разницею, что здѣсь превалируютъ пункты ближе расположенные къ Петербургу; а именно: Молоосковицы даютъ 36,6% и Ямбургъ 10,6%; затѣмъ изъ Везенберга идетъ 11% и Тапса 8,1%. Въ теплую половину года перевозится 57,4%, а въ холодную 12,6%. Главная перевозка съ Марта по Май и въ Сентябрѣ—Октябрѣ.

Общій характеръ перевозки колеблющійся: она то возрастаетъ, то падаетъ. Однако къ концу періода получилось возрастеніе перевозки, какъ крупнаго, такъ и мелкаго скота. (См. Таб. №№ 26 и 27).

Мясные продукты. Мясо. Въ 1879 году его перевезено 30,279 пудовъ. На этомъ продуктѣ центробѣжный характеръ Балтійской дороги наиболѣе отразился: Петербургъ доставляетъ 68% нагрузки; послѣ него идутъ Іеве 5,2%, Тосно 4,8% и друг. Потребляется оно главнымъ образомъ

(въ 1879 г.) Ямбургомъ 2330 пудовъ, Нарвою 13,228 п. и Ревелемъ 11,463 п. Затѣмъ выгрузка мяса, хотя не въ значительныхъ размѣрахъ, производится на многихъ другихъ станціяхъ дороги. Дерптская вѣтвь доставляетъ только 3% мяса. Въ теплую половину года перевозится 30% и въ холодную 70%. Наиболѣе съ Декабря до Марта.

Дичь и птица. Въ 1879 году первой было перевезено 14,871 пудъ, а второй 3,691 пудъ. По общему итогу 50,9% этихъ продуктовъ доставляется Петербургомъ; Іеве 4%; Тапсомъ 4,6% и Везенбергомъ 25,9%. Числа эти скорѣе относятся къ дичи, нежели къ птицѣ, такъ какъ Петербургъ получаетъ почти всю перевозимую дорогою птицу — 3,340 пудовъ. Дичь же доставляется въ Ревель 13,656 пуд. и Балтійскій портъ 675 пудовъ. Дерптская вѣтвь даетъ 2% дичи и птицы. Дичь перевозится почти вся 99% въ холодную половину года—преимущественно съ Ноября по Декабрь; птица же въ холодную — около 72%, а въ теплую 28%. Наибольшая перевозка съ Сентября по Ноября и въ Мартѣ.

Сѣстные припасы. Въ 1879 году ихъ перевезено 9,908 пудовъ, изъ которыхъ $2\frac{1}{2}$ % даются дерптской линіею. На главной линіи станціями нагрузки являются Петербургъ 24,4%; Молосновицы 8,6%; Іеве 8,4%; Везенбергъ 18,3%; Ревель 9,6% и Тосна 10,9%. Направляются грузы къ Петербургу 2,252 пуда (1879 г); Ревелю 5,695 пудовъ и по мелочамъ ко многимъ другимъ станціямъ. Въ холодную половину года идетъ 72%, а въ теплую 28%. Наибольшее передвиженіе совершается съ Марта по Май и въ Ноябрь. Общій характеръ передвиженія таковъ же какъ и у скота: рѣзкія колебанія въ ту и другую сторону; но въ концѣ періода увеличеніе по всѣмъ рубрикамъ мясныхъ продуктовъ.

По направленію движенія они дѣлятся такъ: къ Петер-

бургу идетъ только одна птица. Съѣстные припасы идутъ въ обоихъ направленихъ, хотя большая часть ихъ направляется къ Ревелю, но все-таки достаточно выгружается и въ Петербургъ. Мясо — же и дичь преимущественно направляются къ Ревелю. (см. табл. №№ 28 и 30).

Молочные продукты. Молоко перевозится по Балтійской дорогѣ поѣздами большой скорости, въ которыхъ оно идетъ вмѣстѣ съ другими грузами, безъ особенной номенклатуры, подъ именемъ „товара большой скорости“, выдѣлить его изъ числа каковыхъ не представляется никакой возможности.

Масло и Скопы молочные. Перваго въ 1879 году было перевезено 19,200 пудовъ, и вторыхъ 14,829 пудовъ. Доставляются они: Петербургомъ 28,8%; Везенбергомъ 6,5%; Лайсгольмомъ 2,8% Дерптскомъ 3,3% Ревелемъ 3,7% и др., что болѣе относится къ маслу. Скопы же почти всѣ всѣ доставляются участкомъ отъ Кикерено до Нарвы. Въ этой мѣстности выдѣляются по нагрузкѣ: Молосполицы 21%; Ямбургъ 3,2% и Нарва 14,8%. Потребляются; масло: Петербургомъ, который въ 1879 году получилъ его 6,825 п., затѣмъ дачными мѣстностями отъ Нов. Петергофа до Гатчины—4052; Нарвою 1281 п; Ревелемъ 5560 и другими станціями по немногу. Молочные же скопы почти всѣ Петербургомъ 14,593 п. Дерптская вѣтвь даетъ 7% всего перевозимаго по дорогѣ количества масла и скоповъ. Въ теплую половину года перевозится скоповъ 64% и масла 46%, а въ холодную скоповъ 36% и масла 54%. Наибольшая перевозка скоповъ съ Марта по Іюль и масла въ Ноябрь и Декабрь.

Сыръ, котораго въ 1879 г. было перевезено 28,828 п., доставляется главнымъ образомъ морскимъ сообщеніемъ — около 74%; дерптская вѣтвь даетъ 1%; а остальные 25% станціями главной линіи, между которыми по нагрузкѣ

выдаются Лайсгольмъ 4%, Ревель 5,8%; Балтійскій портъ 3,9% и Тосна 3,2%. Морская доставка раздѣляется между Ревелемъ 57,3% и Балтійскимъ портомъ 16,5%. Изъ пунктовъ потребленія выдаются Петербургъ, получающій 3,461 пудъ сыра сухопутнаго сообщенія и 3,118 пудовъ (въ 1879 году) морскаго сообщенія и Ревель 1,510. Почти все остальное количество направляется черезъ Петербургъ въ Москву—19,604 пуда Въ теплую половину года перевозится 68%, а въ холодную 32%; наиболѣе въ Апрѣль и Мартъ, а также Октябръ и Ноябрь. Общій характеръ передвиженія таковъ же, какъ и у мясныхъ продуктовъ.

По направленію передвиженія: молочные скопы преимущественно идутъ въ Петербургъ. Сыръ также въ Петербургъ, и главнымъ образомъ черезъ него въ Москву. Масло же меньшею частью идетъ по направленію къ Петербургу, а большею къ Ревелю. (См. таб №№ 29 30).

2. Группа Финляндскихъ дорогъ.

Изъ отчетовъ всѣхъ большихъ желѣзныхъ дорогъ петербургскаго района отчеты Финляндской дороги самые неудовлетворительные: крупный и мелкій скотъ показанъ подъ одною рубрикою; графы прибытія для скота не существуетъ. Свѣдѣнія о постанціонномъ движеніи молочныхъ и мясныхъ продуктовъ даны только для 1875 и 1876 года; въ остальныхъ же отчетахъ имѣются только общіе итоги.

Скотъ. По *Гельсингфорско-петербургской* линіи въ 1878 году его было перевезено 2,697 головъ. По общему передвиженію съ другими линіями она перевозитъ около 10%; остальные же 90% даются собственными станціями дороги, между которыми главными мѣстами нагрузки являются: Петербургъ 15,8%; Голицыно 12,3%; Выборгъ 13% Тавастгузъ 6,5% а Трэскэнде 5,6%. Въ холодную половину года перевезено 29%, а въ теплую 71%. По *Ганге-Хювин-*

ингской линіи въ 1878 году перевезено скота 285 головъ. По общему движенію 30% (особенно съ Гельсингф.-Петерб.—25,2%) и собственныхъ станцій около 70%. Главныя станціи нагрузки: Сварто 17,3%; Лайо 12,6%; Хювинге 16,9%. Въ холодную половину года идетъ 24%, а въ теплую 76%. *Або-Таммерфорская линія*, по которой въ 1878 г. прошло 514 головъ скота, перевозитъ по общему движенію 44% (въ томъ числѣ съ Гельсингф.-Петерб.—41,9%) и съ собственныхъ станцій 56%. Нагружается скотъ наиболѣе въ Тавастгустъ 5,6%; Кяйвисто 5,6%; Лаймійоки 12,4% и въ Або 7,1%. Въ теплую половину года идетъ 68% и въ холодную 32%.

Что касается общаго характера передвиженія скота, то оно по главной—Гельсингф.-Петерб. линіи изъ года въ годъ падаетъ и уменьшилось за 4 года на 40%. Хотя по остальнымъ двумъ линіямъ передвиженіе скота возрастаетъ и даже значительно, однако малочисленность всего передвиженія скота по этимъ линіямъ дѣлаетъ не замѣтнымъ это возрастаніе, и перевозка скота вообще по всей группѣ дорогъ значительно упала. Объясненіе этому обстоятельству можетъ быть найдено только въ ежегодномъ возрастаніи пригона скота въ Петербургъ простыми дорогами, помимо желѣзнодорожныхъ путей. Передвиженіе скота гономъ возрастаетъ потому, что приходящій изъ Финляндіи скотъ не представляетъ никакой опасности въ смыслѣ разноса чумы, каковой тамъ никогда не бываетъ, почему движенію этому не препятствуютъ ни земство, ни правительство. Когда населеніе убѣдилось, что желѣзнодорожная доставка значительно дороже прогона, оно опять вернулось къ прежнему способу доставки, пользуясь благопріятными для него условіями.

(См. таблицу № 31).

Мясные продукты. *Свѣжая говядина*, которой по всей группѣ дорогъ въ 1878 году было перевезено 26,873 цент-

нера, доставляется преимущественно Гельсингфорсо-Петербургской линіей, такъ какъ на долю Ганге-Хювингингской приходится 0,3%, а Або-Таммерфорской 1,9% всей перевозки. Главныя мѣста нагрузки Петербургъ 38,8%; Выборгъ 6,1%; Лахтисъ 9,3% и Тавастгусъ 6,7%. Направляются грузы преимущественно въ Гельсингфорсъ (въ 1876 г.), который получилъ 11,356 цент., затѣмъ Тавастгусъ 2.045,5 цент.; Выборгъ 4.076,5 цент. и кромѣ того большинство прочихъ станцій получаютъ его въ болѣе или менѣе значительномъ количествѣ. На долю Петербурга доставляется 1,120 центнеровъ.

Дичь и птица. Перевозка ея незначительна; въ 1876 г. перевезено 5,077 цент. На долю Ганге-Хювингингской линіи выпадаетъ 0,1%; Або-Таммерфорской 3,1% и Гельсингфорсо-Петербургской 96,8% всей перевозки. Наиболѣе нагружается въ Петербургъ 9%; Выборгъ 36,6%; Давидстадтъ 11,8%, Лахтисъ 9,2% и Тавастгусъ 7,5%. Снабжается ею преимущественно Петербургъ — 3.886,5 цент. (въ 1876 г.), а затѣмъ уже Гельсингфорсъ — 761,5 цент.

Сѣстные припасы. Перевозка ихъ также мала — въ 1876 году 3.958,5 цент. Ганге-Хювингингская перевозитъ 4,3%; Або-Таммерфорская 5,2% и Петербурго-Гельсингфорская линія 90,5% общаго количества сѣстныхъ припасовъ. Нагружаются они преимущественно въ Петербургъ 38,8%; Тавастгусъ 19,1% и Гельсингфорсъ 14,8%.

Станціями выгрузки являются прежде всего: Гельсингфорсъ, который въ 1876 г. получилъ 1,073 центнера, потомъ Керво, Тавастгусъ, Выборгъ и Бѣлоостровъ.

Въ общемъ перевозка только сѣстныхъ припасовъ возрастаетъ; передвиженіе же мяса, дичи и птицы уменьшается.

По направленіямъ мясо и сѣстные припасы везутся къ Гельсингфорсу, а птица къ Петербургу.

(См. таблицу № 32).

Молочные продукты. *Молоко*; въ 1876 г. его было перевезено 26.955,5 цент. На долю Ганге-Хювингингской падаетъ 4%; Або-Таммерфорской 3,3% и Петербурго-Гельсингфорской 92,7% общей перевозки. Главныя мѣста нагрузки Сейніо 22,5%; Туренги 20%; Хювинге 7,9%; Трэсканде 10% и Керво 13%. Направляется оно главнымъ образомъ въ Гельсингфорсъ, который получилъ въ 1876 г. 16.681,5 цент.; затѣмъ въ Леппекоски 1.047,5 цент. и въ Петербургъ—6.391,5 цент.

Масло. Перевезено его въ 1876 году 40.347,5 цент., въ томъ числѣ Ганге-Хювингингскою линіею 2,7%; Або-Таммерфорскою 10,5% и Петербурго-Гельсингфорскою 96,3% всей перевозки. Грузятъ его преимущественно въ Выборгъ 19,3%, Лахтисъ 6,9%; Вессіярви 7,7% и Тавастгусъ 15,5%. Направляется оно по преимуществу въ Петербургъ, гдѣ въ 1876 году выгружено 20,756 цент. и Гельсингфорсъ 10.466,5 цент. Промежуточные станціи также получаютъ его, но не въ большихъ размѣрахъ.

Сыръ. Перевозка его незначительна; въ 1876 г. только 2.548,5 цент. На долю Ганге-Хювингингской линіи приходится 3,2%; Або-Таммерфорской 2,8% и Петербурго-Гельсингфорской 94% всего перевозимаго по группѣ дорогъ сыра. Мѣсто нагрузки Петербургъ 6,3%; Уттисъ 12%; Кюммене 26%; Коусола 7%; Ньюю 6,9% и Лахтисъ 13,4%. Направляются грузы сыра главнымъ образомъ въ Гельсингфорсъ, куда его въ 1876 г. было привезено 1,299 цент.; потомъ въ Выборгъ 295 цент. и Петербургъ 327 центнеровъ.

Общій характеръ передвиженія всѣхъ молочныхъ продуктовъ крайне благопріятный. Оно возросло за четырехлѣтній періодъ и при томъ весьма значительно.

По направленіямъ масло идетъ преимущественно къ Петербургу; но не малая его доля направляется и въ противоположную сторону. Молоко же и сыръ почти исключительно идутъ къ Гельсингфорсу.

(См. таблицу № 32).

ОТДѢЛЪ III.

Условія перевозки.

А. Перевозка живаго скота.

Скотъ относится къ грузамъ такого рода, за которыми необходимо наблюденіе въ продолженіи всего пути, почему ни одна дорога не принимаетъ животныхъ къ нагрузкѣ безъ *проводниковъ*. Этихъ послѣднихъ обыкновенно полагается по одному на три-четыре вагона крупнаго скота. Мелкій скотъ однимъ хозяиномъ посылается очень рѣдко болѣе одного вагона, вслѣдствіе чего проводники бываютъ почти въ каждомъ вагонѣ. На большинствѣ дорогъ проводники берутъ билетъ 3-го класса; на нѣкоторыхъ же тарифъ пониженъ, напр. на Варшавской по 1 к. за версту (вмѣсто $1\frac{1}{4}$, какъ въ 3-мъ классѣ) и не взимается государственный сборъ. На Николаевской дорогѣ взималась за проѣздъ отъ Москвы до Петербурга по тарифу 4-го класса 5 р. 21 коп., теперь же, съ 17-го Сентября 1880 года, по новымъ правиламъ—полагается на 3 вагона съ быками или на 50 штукъ барановъ 1 бесплатный проводникъ; на 6 вагоновъ быковъ или на 100 штукъ барановъ и болѣе 2 бесплатные проводника, при условіи принадлежности всего скота одному хозяину. Обратный проѣздъ этихъ проводниковъ въ Москву также бесплатный. Помѣщаются проводники, какъ придется. Если въ поѣздѣ имѣется служебное отдѣленіе,—въ немъ; въ противномъ же случаѣ на тормазной площадкѣ вагона или въ вагонѣ вмѣстѣ съ животными. Оба послѣдніе способа врядъ-ли могутъ быть допущен-

ны: помѣщеніе на тормазной площадкѣ отчасти опасно, такъ какъ при свойственной нашимъ простолюдинамъ безопасности, можетъ быть причиною несчастныхъ случаевъ, а главное не даетъ никакой возможности укрыться отъ непогоды и холода, что неминуемо отзывается на здоровьѣ проводниковъ. Помѣщеніе въ вагонѣ съ животными особенно быками и того хуже. Въ вагонѣ, во время теплой погоды до того удушливая и ѣдкая атмосфера, что даже у быковъ дѣлается воспаленіе глазъ, а помѣщать туда людей, когда говорятъ объ улучшеніи помѣщенія для скота, по меньшей мѣрѣ безчеловѣчно. Остается одинъ только первый способъ, почему всѣ желѣзныя дороги обязательно должны устроить теплыя помѣщенія въ товарныхъ вагонахъ на манеръ того, какъ это сдѣлано на Николаевской дорогѣ въ такъ называемыхъ „багажирахъ“.

На дорогахъ же, гдѣ имѣются специальные вагоны безъ крышъ для перевозки скота, какъ по Тереспольской и Привислянской, проводники скота перевозятся бесплатно, но при этомъ Тереспольская дорога требуетъ помѣщенія провожатыхъ въ самихъ вагонахъ, гдѣ помѣщается и скотъ, а Привислянская желѣзная дорога разрѣшаетъ имъ находиться въ вагонахъ III класса или багажныхъ.

Противъ помѣщенія провожатыхъ въ вагонахъ для перевозки скота сильно высказались торговцы скотомъ на Рязанскихъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ помѣщенія на тормозахъ вагоновъ неудобно для провожатыхъ, а между тѣмъ скотъ представляетъ товаръ цѣнный, съ которымъ необходимо отправлять *хорошихъ* людей, то они, требуя нѣкоторыхъ удобствъ, должны непременно пользоваться въ пути теплыми и удобными помѣщеніями.

Число провожатыхъ согласно циркуляру Техническаго Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ 20-го Мая 1878 года, за № 6,574, опредѣляется при повагонной отправкѣ для крупнаго скота по одному человѣку на 6 вагоновъ и по одному человѣку на 4 вагона мелкаго скота.

Нагрузка производится, по большей части, съ обыкновенныхъ товарныхъ платформъ, очень часто деревянныхъ, которыя не совсѣмъ удобны для скота. Во время сырой погоды, а при большой нагрузкѣ отъ мочи быковъ и въ сухую погоду, доски намокаютъ и дѣлаются скользкими, отчего быки падаютъ и часто „раздираются“, какъ говорятъ, т. е. у нихъ разрывается круглая связка бедра, почему быкъ не можетъ уже самъ придать конечности должное положеніе, а будетъ стоять только въ такомъ случаѣ, если ему приведутъ ее въ такое положеніе искусственно, напримѣръ свяжутъ ноги, чтобы они не разъѣзжались. Такой быкъ, при тѣснотѣ въ вагонѣ, по большей части, вновь падаетъ и очень часто платится жизнью за не нормальную нагрузку и тѣсное помѣщеніе, о чемъ, впрочемъ, еще будетъ рѣчь. Самыми лучшими должны быть признаны земляныя, вымощенныя камнемъ платформы. Специальныхъ дворовъ, гдѣ бы скотъ могъ стоять въ ожиданіи нагрузки, нѣтъ нигдѣ, кромѣ Московской станціи Николаевской дороги и Новгородской станціи таковой же дороги. Изъ приспособленій для корма и водопоя, кромѣ корытъ и то не на всѣхъ станціяхъ, на погрузныхъ платформахъ никакихъ не имѣется. На Московской станціи Николаевской дороги предположено устроить сарай-буфетъ, но до сихъ поръ предположеніе это еще не осуществлено. Между тѣмъ устройство подобныхъ приспособленій необходимо, по крайней мѣрѣ, на станціяхъ большой нагрузки. Здѣсь скоту очень часто приходится ждать долгіе часы, чѣмъ удлиняется совершенно непроизводительно время его голоданія, такъ какъ и послѣ нагрузки въ вагонахъ онъ ничего не ѣстъ. Предварительно нагрузки, дѣлается о ней заявленіе за 10—24 часа, при чемъ оставляется задатокъ провозной платы. Если въ назначенное время скотъ не явится на станцію, владѣлецъ его или теряетъ задатокъ, или платитъ штрафъ, напр. на Финляндской дорогѣ 3 р. 43 к. за вагонъ. Въ случаѣ же замедленія нагрузки со стороны до-

роги, эта послѣдняя ничего не платитъ скотовладѣльцу, хотя подобные случаи бываютъ не рѣдко и весьма часто отзываются самымъ чувствительнымъ образомъ на интересахъ скотовладѣльца, не говоря уже о томъ, что они удлиняютъ срокъ голоданія скота. Нагрузка производится самымъ первобытнымъ образомъ. Если быкъ не охотно идетъ въ вагонъ, противъ него принимаются репрессивныя мѣры, пускаются въ ходъ ломаніе хвостовыхъ позвонковъ, закручиваніе ушей и пр., при чемъ отъ сильной боли быкъ бросается впередъ и такимъ образомъ попадаетъ въ вагонъ. Не послѣднюю роль при этой процедурѣ играютъ бичи и палки. Необходимо, впрочемъ, замѣтить, что часто попадаютъ такіа быки, съ которыми трудно управиться, и приходится даже отказаться отъ нагрузки ихъ. Никакихъ сколько нибудь раціональныхъ приѣмовъ для нагрузки еще не придумано. Предлагаютъ, правда, воротъ, при помощи котораго быкъ, охваченный вокругъ туловища толстымъ ремнемъ, могъ бы быть втянутъ въ вагонъ. Но врядъ-ли дикій быкъ, а таковыя въ гуртовомъ скотѣ попадаютъ не рѣдко, позволить спокойно подвергнуть себя подобной манипуляціи; онъ будетъ также сопротивляться и биться, а слѣдовательно и репрессивныя мѣры неизбежно пойдутъ въ ходъ. По распоряженію Министерства Путей Сообщенія, въ вагонъ положено грузить не болѣе 8 быковъ, но на практикѣ это распоряженіе и прежде не примѣнялось къ быкамъ мелкой (русской) породы. Теперь же, съ 17-го Сентября, на Николаевской дорогѣ допущена нагрузка такого количества быковъ, какое „будетъ соотвѣтствовать породѣ и росту перевозимаго скота“. Со времени изданія этого циркуляра по Николаевской дорогѣ возятъ въ вагонѣ не менѣе 9 черкасскихъ быковъ и по 12 и болѣе киргизскихъ, причемъ въ короткихъ вагонахъ быки просто набиты биткомъ. Подобная мѣра можетъ быть допущена только, какъ временная, съ цѣлью пониженія цѣнъ. Сдѣлать же ее постоянною нельзя, потому, что большинство торговцевъ изъ-за

денежныхъ расчетовъ стараются грузить въ вагонъ сколько влѣзетъ быковъ. Регулированіе нагрузки сообразно объему вагоновъ и съ вѣсомъ или ростомъ быковъ, помимо воли ското-промышленниковъ, необходимо. Мелкаго же скота, по правиламъ, полагается грузить не болѣе 35 штукъ. Обыкновенно грузятъ меньше; рѣдко когда больше. Въ упомянутомъ уже распоряженіи Правленія Николаевской дороги разрѣшается нагрузка 50 барановъ. Нагрузка производится большею частью рабочими желѣзныхъ дорогъ; на Финляндской желѣзной дорогѣ — на средства отправителей, а если эти послѣдніе пожелаютъ воспользоваться услугами дороги, тогда они должны по этому поводу входить въ особое соглашеніе съ администраціей дороги. На дорогахъ варшавскаго района нагрузка скота производится нѣсколько иначе: такъ на дорогахъ Варшавско-Тереспольской и Привислянской, скотъ, предназначенный къ отправкѣ, уже съ 8 часовъ утра, а иногда и ранѣе пригоняется въ загонъ, гдѣ онъ долженъ бытъ осмотрѣнъ ветеринаромъ и заклеименъ. Загоны эти не вымощены, почему до крайности грязны: въ Брестѣ даже лѣтомъ, въ Іюлѣ 1879 года, на краю загона стояла не лужа, а цѣлый прудъ вонючей воды, для стока которой не было сдѣлано никакихъ приспособленій.

Приспособленій для водопоя не имѣется, и скотъ болѣе 14 часовъ до нагрузки и отправки по желѣзной дорогѣ стоитъ не кормленный и не поеный, тогда какъ проведеніе воды къ загону изъ водопроводныхъ крановъ не представляетъ большихъ затрудненій.

Нагрузка и выгрузка скота производится самими ското-промышленниками, а дороги: Варшаво-Брестская и Привислянская никакой платы за это не взимаютъ. Вагоны, назначенные подъ нагрузку скота, подвозятся къ земляной платформѣ, идущей вдоль одной стороны загоновъ, прилежающихъ къ рельсовому пути; съ платформы въ вагоны кладутся деревянные мостки, по которымъ скотъ вводится

въ вагонъ и, глядя по усмотрѣнію хозяевъ, привязывается, или просто ставится поперекъ вагона, головами въ одну сторону, а иногда въ перемѣшку, т. е. одинъ волъ головой въ одну сторону, другой рядомъ съ нимъ въ другую сторону. Такого рода нагрузка идетъ довольно успѣшно, пока въ вагонѣ не тѣсно; но при вводѣ 7 и 8 штукъ животныхъ не идутъ въ вагонъ. Тогда силой раздвигаютъ 2-хъ воловъ, стоящихъ близъ дверей вагона, на столько, чтобы просунуть голову входящему волу, а этому послѣднему ломаютъ хвостъ; отъ боли животное бросается впередъ, при чемъ раздвигаетъ стоящихъ въ вагонѣ быковъ и втискивается между ними.

По утвержденнымъ Правительствомъ правиламъ, въ вагонѣ разрѣшалось ставить не болѣе 10 штукъ воловъ крупной малороссійской породы и 12 штукъ мелкой мѣстной породы. Но вслѣдствіе жалобъ Общества покровительства животнымъ, что нагрузка въ этомъ количествѣ слишкомъ велика, что животные такъ стѣснены, что они буквально не могутъ пошевелиться въ пути, что при паденіи быка въ вагонѣ, онъ не можетъ встать за неимѣніемъ мѣста, отъ чего часто около него стоящія животные его затаптываютъ до смерти, что вышеописанный способъ нагрузки скота при ломаніи хвостовъ, чрезвычайно жестокъ и мучителенъ и что для устраненія всего этого не слѣдуетъ разрѣшать скотопромышленникамъ ставить въ вагонѣ болѣе 8 и 10 штукъ, было сдѣлано распоряженіе Правительствомъ, чтобы нагрузка въ вагонахъ ограничивалась этимъ послѣднимъ количествомъ.

Такъ какъ, вслѣдствіе этого распоряженія, Варшаво-Тереспольская дорога цѣнность за провозъ отъ Бреста въ Варшаву не уменьшила, а продолжала взимать прежнюю повагонную плату, въ 31 р. 50 к., или $15\frac{3}{4}$ к. съ вагона и версты, то Варшавскіе и Брестскіе скотопромышленники подняли цѣну на мясо, далеко выше того на сколько имъ приходилось платить болѣе за провозъ скота отъ Бреста

въ меньшемъ количествѣ на вагонъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ подали къ мѣстнымъ властямъ просьбы о дозволеніи имъ по прежнему возить по 10 и 12 головъ въ вагонѣ. По подробномъ изслѣдованіи этого вопроса мѣстными властями, прошеніе скотопромышленниковъ было оставлено безъ послѣдствій, но въ Августѣ мѣсяцѣ 1879 г., было получено предписаніе отъ 4-го Августа 1879 года за № 8,593, отъ Техническо-Инспекторскаго Комитета, по отдѣленію эксплоатации, на имя Инспектора Варшаво-Тереспольской желѣзной дороги, по которому разрѣшалось грузить въ вагоны, устроенные для перевозки скота, по 12 степныхъ и 14 мѣстныхъ воловъ, при чемъ повагонная плата не должна была быть увеличена, такъ что въ настоящее время въ каждый вагонъ ставится не по 10 и 12 воловъ, что признавалось Обществомъ покровительства животныхъ слишкомъ много, а по 12 и 14 штукъ. Нагрузка этого количества животныхъ конечно производится еще съ большимъ трудомъ и страшнымъ мученіемъ животныхъ, между тѣмъ мясо въ Варшавѣ не подешевѣло, и возвышенная цѣна осталась та же.

Какъ Брестская, такъ и Привислянская дорога нагрузку и выгрузку скота предоставляютъ скотопромышленникамъ, а потому и никакая плата за то не взимается.

Вагоны, въкоторые грузится скоть, на дорогахъ С.-Петербург. и Юго-восточнаго раіона, обыкновенные товарные съ нѣкоторыми приспособленіями. Эти послѣдніе заключаются въ устройствѣ четырехъ оконъ въ верхней части вагона; крючковъ на дверяхъ, при помощи которыхъ дверь можетъ держаться непритворенною на $\frac{1}{4}$ аршина, а иногда люковъ въ одномъ изъ нижнихъ угловъ вагона. Недавно еще практиковалась перевозка животныхъ въ глухихъ вагонахъ, что, впрочемъ, случается и теперь, какъ видно изъ акта, составленнаго ветеринаромъ Кореневымъ и представленнаго въ Коммиссію. Окна * въ большинствѣ случаевъ бываютъ 3-хъ четвертей длины и 2-хъ ширины. Подобныя отверстія

слишкомъ недостаточны для надлежащей вентеляціи вагоновъ. Въ этомъ имѣла случай убѣдиться Петербургская Подкоммиссія, когда осматривала бычью платформу Николаевской дороги, причемъ въ одномъ изъ вагоновъ съ быками при довольно умѣренной утренней температурѣ, было найдено 33° С. *) Атмосфера въ вагонахъ отъ разлагающихся навоза и мочи настолько удушлива и переполнена ѣдкими амміачными парами, что не привычный человѣкъ не можетъ пробыть въ ней и нѣсколько минутъ. Несчастливымъ же быкамъ приходится оставаться въ ней по нѣскольку сутокъ, результатомъ чего въ лѣтнюю пору бываетъ весьма частое воспаленіе глазъ, и иногда цѣлые гурты сплошь „плачутъ“, какъ выражаются проводники. Гораздо лучше въ этомъ отношеніи вагоны, имѣющіе окна большихъ размѣровъ: 1 аршинъ длины и $\frac{3}{4}$ аршина ширины. Благодаря величинѣ оконъ, быки имѣютъ возможность по одному и болѣе стоять головою къ окну и дышать чистымъ воздухомъ. Но и эти окна имѣютъ свои, хотя весьма легко устранимыя, недостатки. Въ ихъ большія отверстія быки свободно продѣваютъ голову наружу вагона, но вынуть ее обратно, особенно при большихъ рогахъ, не умѣютъ. Во время же маневровъ, сопровождаемыхъ большими толчками, при встрѣчѣ съ поѣздами и при сильныхъ свисткахъ паровозовъ, быки торопятся, толкаютъ другъ друга, скользятъ по мокрому полу, падаютъ и часто душатся въ окнахъ, не будучи въ состояніи ни вынуть голову, ни встать на ноги, почему въ подобныхъ окнахъ необходимо сдѣлать металлическія крестовины, дабы препятствовать быкамъ выдвигать головы изъ вагоновъ. Подобныя окна встрѣчаются въ вагонахъ Николаевской и Варшавской дорогъ, но далеко не во всѣхъ, и въ любомъ поѣздѣ они являются только исключеніемъ. На Николаевской и Новгородской дорогахъ есть еще вагоны-рѣшетки, въ стѣнахъ которыхъ вынуты доски черезъ одну. Лѣтомъ они очень удобны, но

*) 26,40 по R.

для зимы слишкомъ холодны, почему въ эту пору употребленіе ихъ запрещено *). На Николаевской дорогѣ имѣются еще вагоны съ приспособленными дверями, въ верхней половинѣ которыхъ имѣется 5 узкихъ — въ два вершка шириною и 1 аршинъ длиною — отверстій, каковыя, въ случаѣ надобности, могутъ быть закрыты при помощи пружины. Эти вагоны хуже предъидущихъ, такъ какъ вентиляція въ нихъ совершается преимущественно въ срединѣ вагона, въ отдаленныхъ же углахъ обмѣнъ воздуха слишкомъ малъ. Если бы быки, подобно лошадямъ, стояли головами къ срединѣ вагона, тогда имъ приходилось бы дышать все таки болѣе чистымъ воздухомъ. Теперь же, когда они стоятъ, какъ имъ заблагоразсудится, къ двери попадаютъ болѣе сильные; слабые же и забитые стоятъ по угламъ и душатся въ невыносимой атмосферѣ. Въ нѣкоторыхъ изъ упомянутыхъ уже вагоновъ есть еще и люки въ одномъ изъ нижнихъ угловъ вагона. Хотя люки усиливаютъ тягу воздуха и тѣмъ улучшаютъ его, однако они имѣютъ весьма важное неудобство, обусловленное ихъ мѣсторасположеніемъ. При ихъ низкомъ положеніи, туда постоянно протекаетъ навозъ, разжиженный мочою, и разбрасывается по всему пути, что съ точки зрѣнія ветеринарной совершенно допущено быть не можетъ. Кромѣ того, въ эти отверстія быки иногда попадаютъ конечностями и даже цѣлыми частями туловища. Однажды на Николаевской дорогѣ былъ случай, что быкъ во время остановки поѣзда совершенно пролезъ чрезъ это отверстіе и убѣжалъ. На тѣхъ дорогахъ, гдѣ возятся быки тяжелые, откормленные на бардѣ, напр. Балтійской, Варшавской и др. ихъ привя-

*) На Николаевской дорогѣ со времени разрѣшенія нагрузки быковъ болѣе 8 въ вагонъ, подъ быковъ исключительно употребляются вагоны сер. Б_п въ стѣнахъ которыхъ вынута по 2 доски, а также вагоны сер. А. 0 и К. 0 съ большими окнами. Всѣ эти вагоны отмѣчены бѣлымъ крестомъ на дверяхъ, что означаетъ, что они предназначены исключительно подъ быковъ.

зываютъ къ кольцамъ, ввинченнымъ въ стѣну вокругъ всего вагона. На другихъ же, и въ томъ числѣ на Николаевской, быки не привязываются. Не привязанные быки размѣщаются въ вагонѣ, какъ имъ вздумается, постоянно переходятъ съ мѣста на мѣсто; тѣснятъ одинъ другаго, причемъ болѣе слабому всегда достается сильнѣе. Полъ вагона покрытъ массою въ четверть толщины разжиженного навоза, вслѣдствіе чего быки, при толчкахъ отъ маневровъ и испугъ отъ свистковъ, скользятъ, падаютъ, разрываютъ себѣ круглую связку бедра и уже не въ состояніи безъ посторонней помощи подняться на ноги. Если проводникъ во время не замѣтитъ такого быка и не подыметъ его, то бѣднягу толкутъ, давятъ, ранятъ, и онъ или вовсе околѣваетъ, или прибываетъ на станцію выгрузки весь избитый и еле дышащій. Обусловливается же это явленіе отсутствіемъ брусевъ въ полу или подстилки, которая кладется только телятамъ и коровамъ. Безъ подстилки быку, совершенно не привыкшему къ деревянному полу, въ данномъ случаѣ всегда мокрому, за отсутствіемъ брусевъ или какой либо шероховатости, трудно удерживаться на ногахъ при сильныхъ толчкахъ. При подстилкѣ ничего подобнаго не можетъ быть; вбирая въ себя жидкія части экскрементовъ и смѣшиваясь съ плотными частями ихъ, она приняла бы видъ мягкой подкладки, на которой быку гораздо легче держаться. Привязываніе быковъ отчасти устраняетъ эти неудобства, но за то имѣетъ и свои недостатки. При привязываніи четырехъ быковъ съ каждой стороны, они стоятъ настолько тѣсно, что лечь имъ нельзя, а приходится стоять въ одномъ и томъ же положеніи въ теченіи нѣсколькихъ сутокъ, употребляя не малые усилія для поддержанія себя въ равновѣсіи во время толчковъ и маневровъ, отчего быки сильно устаютъ. Однако этотъ способъ имѣетъ громадное преимущество потому, что даетъ возможность кормить и поить быковъ во время пути, о чемъ рѣчь будетъ дальше. Для мелкаго скота ни на одной

дорогъ, кромѣ Варшавской, никакихъ приспособленій не существуетъ. На Варшавской дорогѣ имѣются двухъ-этажные вагоны, но они употребляются только въ южномъ участкѣ дороги, около Варшавы. Обыкновенно мелкій скотъ грузится въ тѣ же вагоны, какъ и быки, иногда же и въ совершенно глухіе. Въ виду того, что скотъ этотъ малъ, занимаетъ значительно меньшее пространство, рѣдко грузится въ вагонѣ въ количествѣ большемъ 35 штукъ, имѣетъ подстилку, а иногда даже кормъ, перевозка его совершается при гораздо болѣе благопріятныхъ условіяхъ, нежели быковъ, особенно если принять въ расчетъ, что этотъ сортъ скота доставляется изъ пунктовъ, расположенныхъ не подалеку отъ центровъ, почему въ вагонѣ ему не приходится проводить очень долгое время. На дорогахъ же Царства Польскаго, а именно Варшавско-Тереспольской и Привисляндской введены нынѣ спеціальныя вагоны для перевозки скота, отличающіеся отъ обыкновенныхъ лишь отсутствіемъ крышъ и устройствомъ внутри вагона на верху откидной лавочки для провожатыхъ.

Вагоны эти можно признать удовлетворительными, хотя въ зимнее время въ открытыхъ вагонахъ, въ особенности при мятеляхъ, скотъ страдаетъ нѣсколько отъ холода, но какъ вообще зима въ мѣстностяхъ вышеупомянутыхъ дорогъ, за рѣдкими исключеніями, не продолжительна и не слишкомъ сурова, то въ виду кратковременной перевозки, продолжающейся около 13 часовъ, вагонами этими можно пользоваться съ удобствомъ.

На дорогахъ Юго-восточной Подкомиссіи заявленія торговцевъ скотомъ относительно конструкціи вагоновъ сводились къ необходимости устройства рѣшетокъ въ вагонахъ или оконъ въ противоположныхъ стѣнахъ вагона такъ, чтобы доступъ свѣжаго воздуха въ бычій вагонъ былъ бы постоянный и быковъ бы продувало. Привязь быковъ въ вагонѣ во время пути, охраняетъ ихъ, и скотъ, доставленный безъ привязи, даетъ говядину съ пятнами,

оттого что быки часто другъ друга портятъ, но такъ какъ привязь слишкомъ затруднительна, то этому скотопромышленники не придають особаго значенія.

Перевозка скота производится въ обыкновенныхъ товарныхъ или товаропассажирскихъ поѣздахъ. На нѣкоторыхъ дорогахъ, напр. Николаевской, въ извѣстные товарные поѣзда грузится преимущественно скоть, почему они носятъ названіе „бычьихъ“. На дорогахъ же, гдѣ движеніе скота не совершается регулярно, вагоны съ живьемъ прицѣпливаются къ товарному поѣзду; у каждой станціи въ такомъ поѣздѣ то прибавляютъ, то выкидываютъ вагоны, что сопровождается сложными и продолжительными маневрами, которые отзываются на бокахъ животныхъ весьма чувствительно, о чемъ уже было сказано раньше. Скоть перевозится въ слѣдующихъ поѣздахъ:

По Николаевской дорогѣ:

№ 32 (воинскій) въ пути отъ Москвы 36 час. 35 м.; прибываетъ въ Петербургъ въ 6 час. 25 м. утра.

№ 34 (рѣдко, въ лѣтнее время) въ пути 49 час. 5 м.; прибываетъ въ Петербургъ въ 12 ч. 31 м. дня.

№ 36 въ пути 46 час. 45 м.; прибываетъ въ 4 ч. 50 м. дня.

№ 56 въ пути 43 ч. 25 м.; прибываетъ въ 4 ч. 45 м. ночи.

№ 58 въ пути 43 ч. 30 м.; прибываетъ въ 6 ч. утра.

№ 60 въ пути 48 час. 20 м.; прибываетъ въ 2 час. 55 м. дня.

№ 70 (изъ Бологое) въ пути 21 ч. 15 м., прибываетъ въ 5 ч. 25 м. ночи.

Въ поѣздѣ № 70, а также и 56, возится преимущественно мелкій скоть.

Боковые пути Николаевской дороги: Новгородская дор.

№ 4 (для первого участка отъ Новгорода до Чудова въ теченіи всего года, а для 2-го только въ лѣтнее время) въ пути (156 верстъ) 8 час. 25 мин., прибываетъ въ Чудово въ 4 ч. 55 м. дня. Кромѣ того въ лѣтнее время на первомъ участкѣ ходитъ п. № 16 въ пути (68 верстъ) 5 ч. 18 м., прибываетъ въ Чудово 12 ч. 30 м. дня; въ зимнее же время вмѣсто этого поѣзда, но только по всей линіи ходитъ п. № 12 (воинскій) въ пути 13 ч. 20 м., прибываетъ въ Чудово 10 ч. 45 м. вечера.

Рыбинско-Бологовская дорога: поѣздъ № 59 (товарно-скотскій) въ пути (280 верстъ) 22 ч. 40 м. (хода 12 ч. 19 м., остановокъ 10 ч. 21 м.) приходитъ въ Бологое въ 1 часъ дня. Но передача совершается въ три часа дня, для чего паровозъ Николаевской дор. прибываетъ на ст. Медвѣдево и оттуда беретъ вагоны съ быками.

По Варшавской дорогѣ:

П. № 22 (воинскій) изъ Вержболова; хода (835 вер.) 50 ч., прибываетъ въ Петербургъ 2 ч. 10 м. дня.

П. № 24 (товарн.) хода 49 ч. 35 м., прибываетъ въ 10 ч. 30 м. вечера и 32, прибывающій въ 6 ч. 45 м. вечера. Въ случаѣ большаго передвиженія скота онъ перевозится также съ поѣздами № № 26, 28 и 30 хотя очень рѣдко.

По Балтійской дорогѣ:

№ 14 (товарно-пассажирскій) почти исключительно для мелкаго скота; въ пути 17 час. 13 м.; прибываетъ въ Петербургъ въ 7 ч. 53 м. утра.

№ 102 для крупнаго скота, въ пути 30 ч. 43 м., прибываетъ въ 7 ч. 20 м. утра. Въ случаѣ большаго передвиженія скота онъ возится на поѣздахъ № 106 въ пути 30 ч. 33 м., прибываетъ въ 10 ч. 16 м. утра, № 110 въ пути 32 ч. 28 м., прибываетъ въ 2 ч. 58 м. дня и № 114, въ пути 29 ч. 39 м., прибываетъ въ 5 ч. 55 м. дня.

По Финляндской дорогѣ:

Съ поѣздами №№ 101 и 103, со скоростью 20 верстъ въ часъ. Главные недостатки передвиженія скотскихъ поѣздовъ: медленность и опозданія. Стоитъ только сравнить скорость поѣзда № 32 Николаевской дороги съ ея же поѣздомъ № 36-й: первый—смѣшанный—идетъ 36 ч. 35 м., второй—спеціально бычій—идетъ 49 ч. 5 м., т. е. на 12 ч. 30 м. дольше перваго, тогда какъ и 32 поѣздъ не отличается быстротою движенія; затѣмъ сравнить движеніе поѣзда № 14 товарно-пассажирскаго Балтійской дороги, который идетъ 17 ч. 13 м. съ ея же поѣздомъ № 102, идущимъ 32 ч. 28 м., т. е. на 15 ч. 15 м. дольше перваго, чтобы вполнѣ уяснить себѣ черепашую быстроту, съ которою перевозится скоть. Второе зло—опозданіе поѣздовъ—отзывается на интересахъ торговцевъ еще чувствительнѣе, чѣмъ медленность движенія. Какова бы ни была эта послѣдняя, разъ она установлена, съ нею всѣ считаются, и сообразно тому ведутъ свои расчеты. Опозданіе же никакими судьбами предусмотрѣно быть не можетъ; оно всегда застаетъ въ располхъ и особенно тяжело на дорогахъ, которыя передаютъ скоть на поѣзда другихъ линій. При опозданіи, скоть не успѣваетъ попасть къ должному поѣзду другой дороги и иногда по суткамъ ждетъ слѣдующаго поѣзда. На окончныхъ пунктахъ опозданіе разстраиваетъ торговые расчеты, въ иныхъ случаяхъ даже обусловливаетъ значительное колебаніе цѣнъ, напримѣръ въ Петер-

бургъ, гдѣ цѣна на мясо всегда колеблется отъ 10 до 20 коп. въ пудѣ, сообразно имѣющемуся на рынкѣ количеству скота. Правильность движенія и увеличеніе скорости поѣздовъ со скотомъ должны быть одною изъ главныхъ заботъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ правленій. Прибывающій въ Петербургъ по Николаевской и Варшавской дорогамъ скотъ не оканчиваетъ еще этимъ своего путешествія, а подается для выгрузки на особенную бычью платформу, устроенную Николаевскою дорогою между скотопригоннымъ дворомъ и Варшавскимъ вокзаломъ. Съ Николаевской дороги на бычью назначены два особые поѣзда, № 211 прибываетъ въ 6 ч. 30 м. утра и № 213 прибываетъ въ 7 ч. 45 м. утра.

Въ виду того, что поѣзда весьма часто запаздываютъ и не успѣваютъ прибыть на постъ Петербургъ 2-й ко времени отхода только что названныхъ поѣздовъ; да и есть такія поѣзда, которыя прибываютъ позже 7 ч. утра, они подаются на бычью платформу съ экстренными поѣздами.

Съ Варшавской дороги также 2 раза въ день передаются быки: въ 9 ч. 25 м. утра и 5 ч. 15 м. вечера. Хо́да отъ Петербурга 2-й до бычей 30 м. и отъ Варшавской станціи 10 минутъ. Отправка скота съ особыми поѣздами, какъ изъ Бреста, такъ и изъ Ковеля въ Варшаву идетъ совершенно правильно.

Отъ перваго города т. е. отъ Бреста поѣзда идутъ со скоростію 20 вер. въ часъ, а часть скота перевозится съ товаро-пассажирскимъ поѣздомъ, который двигается со скоростію 30 верстъ въ часъ, такъ что скотъ находится въ дорогѣ не болѣе 13 часовъ и самая большая остановка на пути 1 ч. 33 минуты. — На столь малое пространство нѣтъ надобности въ приспособленіяхъ въ пути для корма или водопоя.

Поѣзда эти ко дню торго́ва въ Варшавѣ приходятъ:

1-й въ 2 часа 16 мин. ночи.

2-й	»		4	»	24	»	»
3-й	»		6	»	31	»	»

и съ товаро-пассажирскимъ

поѣздомъ въ 7 час. 34 мин. утра.

Первые три поѣзда подаются къ выгрузнымъ платформамъ отъ 6 до 7 часовъ утра, товаро-же пассажирскій поѣздъ въ 8 ч. утра.

Отъ Ковеля поѣзда со скотомъ идутъ со скоростію 25 верстъ въ часъ и находятся всего въ пути 16 часовъ, а потому также нѣтъ надобности въ кормленіи или въ водопой въ пути. Къ торгу въ Варшаву они приходятъ въ 7 час. утра и немедленно выгружаются.

Поѣзда приходятъ всегда во время; на опаздываніе или задержки ихъ въ пути никакихъ заявленій дѣлаемо не было и, по словамъ Управленій дорогъ, не было случая съ открытія этихъ линій, чтобы хотя одинъ изъ скотскихъ поѣздовъ опоздалъ къ торгу, что впрочемъ и подтвердили тѣ скотопромышленники, которыхъ Коммиссія видѣла.

Прямое сообщеніе. Въ районѣ Петербургской подкоммисіи важно прямое сообщеніе: Николаевской д. съ Рыбинско-Бологовскою и Новгородскою, такъ какъ по прямому сообщенію съ другихъ за московныхъ дорогъ приходитъ скоть и то въ самомъ ограниченномъ количествѣ только съ Московско-Рязанской дороги. Затѣмъ Варшавской д. съ Динабургско-Витебской и Либаво-Роменской.

Какъ только что было сказано, по Рыбинско-Бологовской д. на станцію Бологое скоть прибываетъ въ 1 часъ дня. Въ тотъ-же день онъ можетъ попасть на Николаевскую дорогу только на слѣдующіе поѣзда: № 32 въ 2 ч. 20 м. дня, № 60 въ 3 ч. дня и № 36 въ 4 часа дня. Когда эти поѣзда прибываютъ изъ Москвы въ Бологое уже въ полномъ составѣ и новыхъ вагоновъ прицѣпливать

къ нимъ нельзя, что обыкновенно и бываетъ, приходится ждать другаго дня и отправлять скотъ съ однимъ изъ слѣдующихъ поѣздовъ: № 56 въ 7 ч. 30 м. утра; № 58 въ 9 часовъ 45 м., № 34 въ 11 ч. 15 м. утра. Кромѣ того поѣздъ № 70 ходитъ только отъ Бологова до Петербурга въ 8 ч. 10 м. утра. Въ этомъ поѣздѣ преимущественно перевозится мелкій скотъ; иногда-же онъ бываетъ и въ № 56-мъ.

На этой дорогѣ производится просто передача вагоновъ безъ перегрузки ихъ, при чемъ паровозъ Николаевской дороги забираетъ вагоны со станціи Медвѣдево.

На Новгородской дорогѣ лѣтомъ скотъ прибываетъ въ Чудово въ 12 ч. 30 м. дня и въ 4 ч. 55 м. дня, зимою-же вмѣсто 12 ч. 30 м. дня въ 10 ч. 45 м. вечера. На этой станціи происходитъ перегрузка скота изъ узко-колейныхъ вагоновъ Новгородской дороги въ большіе вагоны Николаевской, на которую скотъ можетъ попасть только вечеромъ потому, что перевозится съ этой дороги скотъ исключительно поѣздами № 70 и 56. Первый отходитъ въ 9 ч. 18 м. вечера и второй въ 10 ч. вечера. Кромѣ того черезъ Чудово проходятъ № 58 въ 10 часовъ 30 м. вечера, № 32 въ 12 ч. 8 м. ночи, № 34 въ 12 ч. 43 м. ночи, № 60 въ 5 ч. 35 м. утра и № 36 въ 8 ч. 20 м. утра, но на всѣ эти поѣзда скотъ съ Новгородской дороги почти никогда не принимается. Въ лѣтнее время скоту приходится непроизводительно ожидать отъ 4 до 8 ч., но еще хуже тому скоту, который зимою прибываетъ въ Чудово въ 10 ч. 45 м. вечера, почти вслѣдъ за отходомъ №№ 56 и 70, вслѣдствіе чего ему приходится цѣлые сутки ожидать, если не представится возможность прицѣпить вагоны къ какому либо изъ остальныхъ поѣздовъ, что случается очень рѣдко.

Варшавская дорога получаетъ скотъ съ *Ландварово-Роменской дороги*, которая доставляетъ его въ Вилейку въ

11 ч. утра и въ три часа дня; Варшавскіе-же поѣзда проходятъ № 22 въ 12 ч. 33 м. ночи и 32 въ 8 ч 26 м. утра. Съ этой дороги скотъ грузится преимущественно на п. № 22, почему ему приходится ждать на станціи отъ 9½ до 13½ часовъ, тогда какъ по Роменской дорогѣ долженъ быть поѣздъ, согласованный вполнѣ съ № 22, потому что онъ воинскій; а для воинскихъ поѣздовъ установлено прямое безъ продолжительныхъ остановокъ сообщеніе. *На Ст. Динабургъ* проходятъ поѣзда Варшавской дороги: № 22 въ 10 ч. утра и № 32 въ 8 ч. 25 м. утра. На этотъ послѣдній преимущественно грузится скотъ съ Динабургско-Витебской дороги. Свѣдѣній о времени прибытія въ Динабургъ поѣздовъ Витебскоой дороги не имѣется. На дорогахъ Варшавскаго раіона не имѣется прямаго безперегрузочнаго сообщенія для скота.

На отсутствіе его особенно жалуются Ефремовское Земство и Городская Дума.

Свиньи изъ Ефремова отправляются въ Варшаву чрезъ Елецъ по Орловско-Грязской желѣзной дорогѣ и перегружаются въ Ельцѣ, чрезъ что товаръ худѣетъ и нерѣдко свиньи ломаютъ ноги.

Неустановленіе прямаго безперегрузочнаго сообщенія въ Ельцѣ, происходящее по нежеланію Правленія Общества Орловско-Грязской желѣзной дороги, подробно выяснено въ докладѣ Варшавской подкомиссіи по описанію Ряжско-Вяземской желѣзной дороги. Стр. 80—83.

На дорогахъ Юго-Восточной подкомиссіи получались жалобы на продолжительное ожиданіе скотскихъ поѣздовъ на передаточныхъ станціяхъ, такъ напр. въ Грязяхъ скотскій поѣздъ стоитъ по суткамъ, отправляется послѣ всѣхъ поѣздовъ, и отправка называется скорою, если поѣздъ отправятъ изъ Грязей послѣ 18 часовой остановки. Благодаря задержкамъ на передаточныхъ пунктахъ, скотскій поѣздъ отъ Грязей до Москвы (460 верстъ) идетъ трое

сутокъ, между тѣмъ такой - же поѣздъ изъ Москвы до С.-Петербурга проходить 600 верстъ въ 33 часа.

При большей скорости перевоза скотъ теряетъ меньше вѣса, а мясо получается лучшаго качества.

Во избѣжаніе этой продолжительной стоянки предлагается мѣра отправленія скотопромышленниками быковъ цѣлыми поѣздами; тогда для такихъ спеціальныхъ поѣздовъ не встрѣчалось-бы задержки не только въ пунктахъ передачи, но и въ мѣстахъ посадки.

Дороги могли-бы согласиться, чтобы такіе спеціальные поѣзда со скотомъ принимались на передаточныхъ станціяхъ во всякое время—въ очереди. Этимъ достигнута была-бы болѣе скорая доставка скота въ Москву и въ Петербургъ.

Для мелкихъ - же отправокъ слѣдовало - бы установить особые поѣзда, которые отправлялись-бы въ извѣстные дни напр. 2 раза въ недѣлю, и на которые грузился-бы скотъ въ пазначенное время.

Кормъ и водопой. Во время пути такими удобствами пользуются молочныя и племенные животныя, да иногда мелкій скотъ. Быкамъ ни на одной дорогѣ отъ погрузки до выгрузки не даютъ ни ѣсть, ни пить, Объясняется это обстоятельство всегда отсутствіемъ особенно для того предназначенныхъ приспособленій, безъ которыхъ будто - бы кормленіе скота въ вагонахъ немыслимо, а приспособленія стоятъ дорого и желѣзныя дороги ихъ дѣлать не хотятъ. Дѣйствительно приспособленія, устраиваемыя на заграничныхъ дорогахъ, въ родѣ, на примѣръ, откидныхъ стѣнокъ стоятъ дорого около 1000 рублей на вагонъ, что видно изъ доклада Г-на Алтухова Императорскому Техническому Обществу, представленнаго въ Коммиссію. При передвиженіи скота около 1000—1500 головъ въ день, какъ это бываетъ на Николаевской дорогѣ, пришлось-бы приспособить не менѣе 800—1200 вагоновъ, на что потребуются громадный капиталъ. Если за границую и тратятъ подобныя суммы на приспособлен-

ные вагоны, то тамъ подобная затрата имѣетъ разумныя основанія. Большинство различныхъ приспособленій устроено на англійскихъ дорогахъ, гдѣ скоть чрезвычайно цѣнный, изнѣженный уходомъ, и неудобство перевозки, влія на его здоровье и внѣшній видъ, значительно понижаютъ цѣнность быка. Другое дѣло у насъ. Быки наши цѣнятся maximum 120—130 руб., къ уходу не привыкли, вовсе не изнѣжены, и для нихъ дорого стоящихъ приспособленій совсѣмъ не требуется. Если-бы быки привязывались и размѣщались въ вагонѣ болѣе правильно, въ родѣ того, какъ это дѣлается съ лошадьми, и клалась-бы подъ ноги подстилка, которая вбирала-бы въ себя мочу, то явилась бы полная возможность ставить по срединѣ вагона простое корыто, въ которое вода можетъ наливаться изъ обыкновеннаго крана на любой станціи съ продолжительною остановкою, а сѣно класть на полъ или надъ этимъ корытомъ можно устроить козлы съ обыкновенными яслями для сѣна, откуда быки преспокойно *всю дорогу* могутъ ѣсть и пить. Эти приспособленія просты, дешевы и даютъ возможность быкамъ ѣсть, когда и сколько угодно. Правда, въ такомъ случаѣ требуется ставить въ вагонѣ не болѣе 8 быковъ, но при 12 быкахъ въ вагонѣ врядъ-ли и откидные стѣнки помогутъ, такъ какъ 12 быковъ не могутъ помѣститься поперекъ вагона и всѣ одновременно ѣсть изъ стоящихъ внѣ вагона корытъ. При столь тѣсной нагрузкѣ, когда быки набиты въ вагонѣ, какъ сельди въ бочкѣ, остается одна мѣра: на извѣстныхъ пунктахъ выгружать скоть для питья и поенія. Но объ этой мѣрѣ ни скотопромышленники, ни проводники и слышать не хотятъ, такъ какъ разгрузка, а особенно вторичная нагрузка, требуютъ много времени и труда, потому, что скоть, однажды испытавшій неудобство пребыванія въ вагонѣ, совсѣмъ отказывается идти туда вновь, и съ нимъ гораздо больше возни при вторичной нагрузкѣ; приходится, какъ гнворятъ проводники, „ломать“ скоть, т. е. насильно его пихать въ

вагоны. Вслѣдствіе этого кормленіе виѣ вагоновъ должно быть допущено только на станціяхъ перегрузки, гдѣ скотъ неизбѣжно выгоняется изъ вагона, что бываетъ при продолжительномъ путешествіи изъ Оренбурга и другихъ отдаленныхъ пунктовъ. По этому крайне желательно продолженіе опытовъ, начатыхъ Ветеринаромъ Кулешовымъ, перевозки быковъ съ кормленіемъ и питьемъ въ вагонахъ безъ всякихъ мудреныхъ приспособленій, большинство которыхъ стоитъ такъ дорого, что не по силамъ нашимъ дорогамъ за весьма рѣдкими исключеніями. Если-бы даже дороги и рѣшились затратить на подобныя приспособленія значительныя средства, то неизбѣжно пришлось-бы еще повысить тарифъ, тогда какъ онъ и теперь болѣе чѣмъ значителенъ; слѣдуетъ добиваться пониженія его, а не возвышенія. Дача-же пищи и воды скоту необходима потому, что при теперешнихъ условіяхъ онъ голодаетъ и не пьетъ до 5 и болѣе сутокъ (по прямому сообщенію съ Роменской дорогой), что отзывается не благопріятно на общее его состояніе, а слѣдовательно и стоимость скота.

Вліяніе желѣзнодорожной перевозки на здоровье и вѣсъ быковъ: Когда идетъ рѣчь объ этомъ предметѣ, желѣзнымъ дорогамъ всегда ставятъ въ примѣръ прогонъ скота, во время котораго этотъ послѣдній будто-бы откармливается и приходитъ къ мѣсту назначенія въ болѣе удовлетворительномъ состояніи, нежели онъ вышелъ съ мѣста. По словамъ Ветеринаровъ, которые по порученію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ изслѣдовали условія прогона скота, подобное явленіе дѣйствительно наблюдается, но только тогда, когда скотъ идетъ не спѣшно и кормъ и питье, даваемые ему во время путешествія, мало чѣмъ отличаются отъ тѣхъ, къ которымъ онъ привыкъ. Во время-же далекихъ путешествій, когда скоту приходится проходить громадныя пространства и идти при совершенно другихъ климатическихъ и топографическихъ условіяхъ, на примѣръ донскому или киргизскому скоту, привыкшему къ степному корму и во-

6*

дѣ, по Новгородской и Петербургской губерніи, гдѣ кормъ и вода болотные—совершенно другихъ качествъ—и къ тому-же постоянно переменные, съ трудомъ можно допустить подобное увеличеніе вѣса и откорма животнаго, тѣмъ болѣе, что точныхъ наблюденій и взвѣшиваній сдѣлано не было. Когда-же по торговымъ соображеніямъ или въ виду появившейся въ гуртѣ чумы, скотопромышленники ускоренно гонятъ скотъ, исхуданіе и истощеніе этого послѣдняго стоитъ внѣ всякаго сомнѣнія*). Слѣдовательно и при прогонѣ скотъ не всегда приходитъ къ мѣсту назначенія не только въ лучшемъ видѣ, но даже и въ такомъ, въ какомъ онъ вышелъ первоначально. Во время желѣзнодорожной перевозки, при нынѣшнихъ условіяхъ,—безъ корма и питья—скотъ теряетъ въ вѣсѣ, хотя размѣры *этой потери точно не установлены* и опредѣленіе условій, могущихъ, если не окончательно уничтожить эту потерю вѣса, то значительно сократить ея, почти не сдѣлано. Надъ русскимъ скотомъ произведено три ряда опытовъ: на Кіево-Брестской дорогѣ Г. Фаберомъ и на Николаевской дорогѣ сначала Кравцовымъ, а потомъ Кулешовымъ. Опыты съ заграничнымъ скотомъ мало примѣнимы къ нашему скоту, такъ какъ въ этомъ случаѣ важны: порода, привычки, условія воспитанія и даже индивидуальность быковъ. Фаберъ, по порученію Бліоха, произвелъ три опыта. Въ первомъ перевезено 9 быковъ въ вагонѣ съ 8 окнами и 2 люками изъ Кіева въ Брестъ, на разстояніи 607 верстъ. Въ продолженіи 32 часовъ, во время которыхъ быки оставались въ вагонѣ безъ корма и воды, получилась потеря вѣса на каждого быка среднимъ числомъ 2 п. 1,22 ф. Второй опытъ про-

*) По словамъ скотопромышленника Нехорошева отпращаемые изъ Оренбурга быки вѣсомъ въ 18—16 п. прибываютъ въ Петербургъ, имѣя только 13—14 п. убойнаго вѣса. Слѣдовательно они теряютъ 3—4 п. (?), а между тѣмъ ѣдутъ по желѣзной дорогѣ только отъ Москвы т. е. двое сутокъ; остальное же время идутъ гономъ.

изведенъ при тѣхъ-же условіяхъ, исключая скорости; быки были отправлены съ почтовымъ поѣздомъ и оставались въ вагонѣ только 22 часа. Потеря вѣса въ среднемъ на каждого быка получилась въ 1 п. 6,66 ф. При сокращеніи времени пребыванія въ вагонѣ на 10 часовъ потеря вѣса уменьшилась почти вдвое. Въ третьемъ опытѣ быки отправлены изъ Фастова, пробыли въ вагонахъ 43 часа, въ томъ числѣ и 3 часа отдыха на ст. Щепетовкѣ, во время котораго 6 быкамъ дали по 20 ф. сѣна и пить въволю. Потеря для кормленныхъ 1 п. 7,17 ф. и для некормленныхъ—1 п. 34,66 ф. Всѣ три опыта произведены въ Январѣ мѣсяцѣ при температурѣ—до 5 градусовъ. Во всѣхъ этихъ опытахъ допущена громадная ошибка—не принять въ расчетъ вѣсъ навоза и мочи, находящихся въ вагонѣ, которые при первоначальномъ взвѣшиваніи были въ желудочно-кишечномъ каналѣ быковъ и тоже играли нѣкую роль при опредѣленіи живаго вѣса ихъ. По неоднократно произведеннымъ на бычьеѣ платформѣ взвѣшиваніямъ навоза, прибывающаго въ вагонахъ съ быками самыхъ различныхъ породъ, въ среднемъ на одного быка приходится около 20 ф. на разстояніи отъ Москвы до Петербурга—около 2 сутокъ. Данные эти близко подходятъ къ числамъ Г-на Фабера, почему и у него можно принять такое-же количество навоза. Слѣдовательно отъ потери вѣса быками Г-на Фабера надо еще отнять по 20 ф., чтобы получить потерю, дѣйствительно приходящуюся на живой вѣсъ быка. Въ 1-мъ опытѣ получится потеря въ 1 п. 21,22 ф., во 2-мъ 29,66 ф. и въ 3-мъ для некормленныхъ 1 п. 14,66 ф., а для кормленныхъ 27,17 фунтовъ. Не упомянуто также къ какой породѣ принадлежали опытные быки; надо полагать, что къ сѣрой-украинской.

Опыты Кравцова производились лѣтомъ на Николаевской дорогѣ. Время пребыванія быковъ въ вагонѣ безъ пищи и питья во всѣхъ опытахъ—31 ч. 10 м.

Въ 1-мъ и 3-мъ опытахъ взвѣшивался черкасскій сѣ-

рый; а во 2-мъ и 4-мъ красный скотъ. Кравцовъ принялъ въ расчетъ вѣсъ навоза, находящагося въ вагонѣ, и, желая быть по возможности точнымъ, даже вѣсъ потеряннаго дорогою навоза, унесеннаго на ногахъ животныхъ и пр., какое количество онъ, разумѣется гадательно, принимаетъ равнымъ навозу, находящемуся въ вагонѣ, что врядъ-ли возможно: такъ что даваемые имъ числа, по всей вѣроятности, нѣсколько меньше дѣйствительныхъ. Въ 1-мъ опытѣ на каждого быка приходится $22\frac{1}{2}$ ф. потери вѣса; во 2-мъ $17\frac{1}{2}$ ф. въ 3-мъ $27\frac{1}{2}$ и въ 4-мъ $25\frac{3}{7}$ ф.

Наконецъ болѣе разнообразны опыты Г-на Кулешова, результаты которыхъ помѣщены въ приложеніи къ настоящему докладу. У него произведены взвѣшиванія быковъ трехъ сортовъ. 1-мъ давалась во время пути пища и питье, 2-мъ только питье, а 3-мъ ничего не давалось. Во второмъ опытѣ быки почти на 18 часовъ долѣе оставались въ вагонахъ, нежели въ первомъ. Затѣмъ, кромѣ взвѣшиванія передъ нагрузкою по прибытіи къ мѣсту назначенія дѣлалось еще вторичное взвѣшиваніе послѣ суточного отдыха при обыкновенныхъ условіяхъ корма и питья, для опредѣленія скорости возстановленія вѣса. Результаты получались слѣдующіе: въ первомъ опытѣ: каждый быкъ среднимъ числомъ терялъ:

	Послѣ до- роги:	Послѣ сут. отдыха.
1 изъ кормлен. и поен.	28,66 ф.	13.16 ф.
2 „ только поенныхъ. 2 п.	4,83 ф.	32, 5 ф.
3 „ не пивш. и не ѣвш. 2 п.	19,75 ф.	9,08 ф. (?)
во второмъ опытѣ:		
1 изъ кормлен. и поен. 1 п.	26,83 ф.	35 ф.
2 „ только поенныхъ. 2 п.	33,66 ф.	1 п. 5,33 ф.
3 „ не пивш. и не ѣвш. 1 п.	19,62 ф.	29 ф.

Все эти опыты, не смотря на крайнюю не полноту ихъ, все-

таки прочно устанавливаются зависимость большей потери от продолжительности путешествія и отсутствія пищи и питья. Числовые потери на столько разнообразны и на столько зависят от индивидуальных свойствъ животныхъ, а нѣкоторыя числа до того парадоксальны, что на основаніи этихъ данныхъ трудно сдѣлать какое-либо заключеніе. Принято считать, что во время двухсуточного путешествія изъ Москвы до Петербурга быки теряютъ 20 ф. вѣса. Спрашивается теперь, если считать доказанною потерю вѣса во время пути, то что собственно теряется организмомъ: тѣ-ли составныя части его, утрата которыхъ легко пополняется, да и не оказываетъ существеннаго вліянія на питательность мяса быка, или разрушаются организованные элементы, представляющіе собою матеріаль, трудно возстановляющійся и цѣнный? На этотъ вопросъ нѣтъ категорическаго отвѣта, но есть одно обстоятельство, которое наблюдается чуть-ли не ежедневно и, повидимому, подтверждается опытами Кулешова. Давно уже замѣчено, что быки, привезенные по желѣзной дорогѣ кажущіеся послѣ выгрузки сильно утомленными и худыми, черезъ сутки, если ихъ хорошо кормятъ и поятъ, дѣлаются совершенно неузнаваемыми и выглядят вполне удовлетворительно. Настоящіе продавцы быковъ всегда стремятся привести ихъ къ мѣсту торга за день до него или по крайней мѣрѣ на канунѣ, дабы дать быкамъ отдохнуть и оправиться. Эта быстрота, съ которою быки принимаютъ первоначальный видъ, служитъ довольно вѣскимъ доказательствомъ въ пользу справедливости перваго предположенія. Кромѣ того и по современному воззрѣнію науки на процессъ голоданія, признается, что въ первые дни голода, о которыхъ здѣсь только можетъ идти рѣчь, потребляются первоначально такъ называемый циркулирующій бѣлокъ и жиры—составныя части организма, легко возстановляющіяся. Если только эти предложенія подтвердятся, то потеря вѣса окажется далеко не столь существен-

венною, какъ ее стараются изобразить противники желѣзнодорожной перевозки—ското-промышленники. Впрочемъ, эти послѣдніе врядъ-ли когда и видятъ въ какомъ состояніи приходятъ ихъ скотъ, а полагаются на отѣывы прикащиковъ и проводниковъ, для которыхъ желѣзныя дороги весьма невыгодны, такъ какъ лишаютъ различныхъ доходовъ, перепадающихъ на ихъ долю при прогонѣ скота. Собственно на здоровье скота желѣзныя дороги, кромѣ упомянутыхъ уже разрыва круглой связки бедра и воспаления глазъ, оказываютъ очень мало вліянія. Во время сильныхъ жаровъ иногда случаются удары, а отъ тѣсноты удушеніе быковъ. Вотъ и все; но при устраненіи нѣкоторыхъ неудобствъ, о чемъ рѣчь шла выше, и эти случаи значительно уменьшатся.

Въ 1879 году, на Николаевской желѣзной додорогѣ, перевозящей, какъ извѣстно, громадное количество скота, было смертныхъ случаевъ за весь годъ: прибыло павшими 50 быковъ; 5 свиней и 1 теленокъ. Подобныя результаты нельзя не признать благопріятными.

Выгрузка далеко не представляетъ тѣхъ неудобствъ, которыми сопровождается нагрузка. Утомленные и голодные животныя охотно покидаютъ вагонъ и по мостикамъ, положеннымъ между вагономъ и платформою спускаются на эту послѣднюю. Рѣдкій быкъ не рѣшится выйти изъ вагона; тогда проводникъ входитъ въ вагонъ и выгоняетъ его оттуда. Но несчастнымъ мученикамъ нынѣшней желѣзнодорожной неурядицы—разорваннымъ быкамъ—и тутъ приходится плохо; они не въ состояніи не только идти, но даже встать; ихъ вытаскиваютъ изъ вагона веревками, причемъ вывихнутые, отвернутые къ наружѣ ноги надавливаются, что причиняетъ быкамъ сильную боль, отъ которой они стонутъ. Выгрузка производится желѣзнодорожными служащими (за что и взыскивается особая плата), тотчасъ по прибытіи поѣзда безъ задержекъ. Животныя должны быть взяты сейчасъ же по выгрузкѣ, иначе за

охраненіе ихъ взыскивается съ получателя установленная плата; на нѣкоторыхъ же дорогахъ, напр. Финляндской, подобныя животныя отдаются на сохраненіе частнымъ лицамъ за счетъ получателей на условіяхъ, какія будутъ предложены въ каждомъ данномъ случаѣ. Выгрузка животныхъ на всѣхъ дорогахъ, кромѣ Николаевской, производится на обыкновенныхъ товарныхъ платформахъ. На этой послѣдней дорогѣ устроена отдѣльная, такъ называемая, новая бычья платформа, о которой уже было упомянуто. Эта платформа вымощена камнемъ и занимаетъ пространство въ 200 сажень, такъ что къ ней одновременно можетъ быть подано около 50 вагоновъ. Она окружена вымощеннымъ дворомъ и соединена тоже мощенымъ широкимъ прогономъ съ скотопригоннымъ дворомъ и Забалканскимъ проспектомъ. Мѣстоположеніе ея чрезвычайно удобно—рядомъ со скотопригоннымъ дворомъ, гдѣ производится торгъ скотомъ, и не въ далекѣ отъ сѣнныхъ дворовъ, гдѣ онъ кормится въ ожиданіи торга. Здѣсь же рядомъ, по Забалканскому проспекту, строятся новыя бойни и предположено устройство сѣнныхъ дворовъ, такъ что со временемъ скотъ, прибывающій въ Петербургъ, не будетъ нигда выходить изъ этого ограниченного пространства, а будетъ развозиться по городу уже въ видѣ мясныхъ тушъ. Какъ на недостатки бычачьей платформы, слѣдуетъ указать на отсутствіе водопровѣда, почему скотопромышленники, желающіе поить скотъ, должны платить частнымъ лицамъ за привозъ воды въ бочкахъ. Затѣмъ отсутствіе телеграфнаго сообщенія *) и помѣщенія для конторы, служащихъ и рабочихъ, также не представляютъ особенныхъ удобствъ. Въ настоящее время контора и служащіе тѣсняются въ 2-хъ комнатахъ, отдѣланныхъ изъ бывшей при

*) Послѣ окончанія настоящаго доклада на путяхъ бычачьей платформы открытъ телеграфный постъ.

скотопригонномъ дворѣ „свиной шпарни“, а рабочіе въ вагонѣ. За отсутствіемъ телеграфа, телеграммы получаютъ и посылаются черезъ Варшавскую дорогу, что крайне замедляетъ ихъ ходъ и, общее правило, онѣ получаютъ уже послѣ прихода поѣздовъ и выгрузки быковъ. Всѣ эти неудобства предполагается устранить и обставить бычью платформу надлежащимъ образомъ, но когда эти предположенія будутъ осуществлены, неизвѣстно. Хотя за доставку скота съ главной линіи Николаевской дороги до бычачьей платформы взыскивается добавочная плата—9 к. съ головы крупнаго и 3 к. съ мелкаго скота,—но эта незначительная приплата совершенно окупается многими удобствами, почему скотопромышленники охотно ея платятъ. Окончательное устройство этой платформы въ особенности желательно потому, что она должна сдѣлаться единственнымъ пунктомъ выгрузки всего прибывающаго въ Петербургъ гуртоваго скота по всѣмъ дорогамъ, кромѣ Финляндской, отдѣленной отъ остальныхъ дорогъ Невою. Подобная концентрація выгрузки важна потому, что перевозка скота сопряжена съ промывкою, дезинфекціею вагоновъ, уборкою навоза и др. условіями, надлежащее выполненіе которыхъ стоитъ дорого и не по силамъ малоодоходнымъ дорогамъ, перевозящимъ немного скота и при томъ въ опредѣленное время. Въ Петербургѣ подобными дорогами являются Варшавская и Балтійская, почему возбужденъ былъ вопросъ о выгрузкѣ скота, прибывающаго по этимъ дорогамъ, также на бычьей платформѣ. Для Варшавской дороги удалось, хотя и не безъ труда, достигнуть этого результата. Теперь съ Варшавской дороги скотъ подается на бычью, для чего устроена особая соединительная вѣтвь. Взыскивается за подачу $1\frac{1}{2}$ коп. съ головы и версты по расчету 6-ти верстъ. Здѣсь же промываются Варшавскіе вагоны и уже чистыми отправляются обратно. За промывку Николаевская дорога взимаетъ плату по 50 копѣекъ съ вагона. Того же самаго

хотѣли добиться и для Балтійской дороги. Но выполненіе этой мѣры нѣсколько труднѣе; оно сопряжено съ нѣкоторыми неудобствами для желѣзныхъ дорогъ, почему Комиссія изъ представителей трехъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ дорогъ—Балтійской, Варшавской и Николаевской, которой было поручено Министерствомъ Путей Сообщенія обсудить осуществимость этого проекта, признала его неосуществимымъ и постаралась затянуть дѣло, дабы оно незамѣтно кануло въ вѣчность, чего и достигла весьма успѣшно, такъ какъ до сихъ поръ проектъ не только не осуществленъ, но о немъ даже позабыли. Въ виду важности дѣла, на немъ придется остановиться подольше. Прежде всего необходимо нѣсколько познакомиться съ расположеніемъ путей, о которыхъ будетъ идти рѣчь ¹⁾. Товарная станція Балтійской дороги отдѣлена отъ Варшавской дороги главными путями, съ которыхъ можно попасть на эту послѣднюю только по сообщительной, такъ называемой Царской вѣтви, идущей отъ пассажирской станціи на таможенный путь; съ таможенного пути поѣздъ перейдетъ на 4 путь Варшавской дороги, откуда онъ долженъ направиться къ одному изъ 2-хъ семафоровъ: или стоящему у самой пассажирской станціи, или у выхода изъ станціи близъ Митрофаніевского переѣзда, такъ какъ только въ этихъ мѣстахъ имѣются переходные пути и стрѣлки съ 4-го пути черезъ 3 и 2 на 1-й, отъ котораго отдѣляется линія, соединяющая Варшавскую дорогу съ Николаевскою. Къ семафору у самага вокзала приходитъ поѣзду со скотомъ неудобно: здѣсь постоянно усиленное движеніе и скопленіе вагоновъ, тогда какъ у выхода станціи (у Митрофаніевского переѣзда) путь почти всегда свободенъ. Въ данное время на 4-мъ пути постав-

1) Смотри схематическій рисунокъ, помѣщенный въ приложеніи къ докладу.

лень барьеръ; но если снять его, то поѣздъ, не мѣшая ни кому, можетъ перейти на 2-й путь, осадить по немъ до стрѣлки, соединяющей 2 путь съ первымъ, возлѣ котораго начинается соединительная вѣтвь съ Николаевскою дорогою и, пройдя около 100 сажень по этой послѣдней, попасть прямо на промывочныя пути бычьей платформы. Весь этотъ путь равенъ $2\frac{1}{2}$ —3 верстамъ. Самое главное неудобство, которое придется преодолѣть при подобной передачѣ, встрѣчается на Балтійской дорогѣ, гдѣ поѣздъ съ товарной станціи долженъ подойти къ пассажирской и отъ нея уже по соединительной вѣтви на Варшавскій таможенный путь. Для устраненія этого неудобства необходимо устроить сообщительную вѣточку весьма не длинную, которая служила бы продолженіемъ переходной стрѣлки съ 1-го пути на 3-й (вѣсовой) и, дѣлая поворотъ, переходила бы на таможенную линію. Эта вѣточка представляетъ двоякія удобства: она даетъ возможность поѣзду, не доходя до товарной станціи, съ главнаго пути прямо попадать на таможенный путь; во-вторыхъ, переходя на четвертый глухой со стороны Митрофаніевскаго кладбища путь, въ случаѣ надобности, поѣздъ можетъ стоять на этомъ пути, какъ бы на запасномъ, совершенно не мѣшая общему движенію. Однако разсматривавшая проектъ Коммиссія взглянула на дѣло иначе и кромѣ препятствій и опасности для передвиженія остальныхъ поѣздовъ ничего больше не нашла. Первое возраженіе Коммиссіи противъ осуществленія этого проекта состоитъ въ слѣдующемъ: поѣздъ со скотомъ долженъ будетъ отъ товарной станціи Балтійской дороги пересѣкать главные ея пути и тѣмъ мѣшать движенію другихъ пассажирскихъ поѣздовъ или самъ будетъ долго ими задерживаться. Не говоря о томъ уже, какъ только что было указано, что эти препятствія легко устранимы съ устройствомъ соединительной вѣтви, когда поѣздъ съ главнаго пути можетъ идти прямо на Варшавскую дорогу, даже при такомъ расположеніи путей, како-

во теперь, передача бычьихъ поѣздовъ не такъ страшна и не очень будетъ мѣшать движенію остальныхъ поѣздовъ. Дѣло въ томъ, что на Балтійской дорогѣ главная доставка скота въ Петербургъ совершается въ мартѣ и апрѣлѣ, а въ Маѣ почти оканчивается, тогда какъ пассажирское движеніе только начинаетъ развиваться съ 1-го мая и достигаетъ полнаго развитія къ 20-му мая. Слѣдовательно ко времени сильнаго пассажирскаго движенія перевозка быковъ почти прекратится. До мая же мѣшать нѣчему; въ зимнее и весеннее время движеніе на Балтійской дорогѣ незначительно. Второе неудобство, открытое Коммиссіей, это также необходимость пересѣкать всѣ Варшавскіе пути, сопровождаемая М-образными маневрами, что будто требуетъ очень много времени, да и не безопасно для движенія другихъ поѣздовъ. На Варшавской дорогѣ дѣйствительно придется дѣлать скучныя М-образныя маневры. Они могутъ стѣснять движеніе, но не поѣздовъ, а маневренное и то въ такомъ только случаѣ, если поѣздъ будетъ направляться къ пассажирскому вокзалу и оттуда на 1 путь. Если же этотъ переходъ будетъ совершаться у семафора близъ Митрофаніевскаго кладбища, гдѣ пути почти всегда свободны, тамъ онъ никому и ни чему мѣшать не будетъ.

Главные поѣзда, перевозящіе скотъ, прибываютъ на Балтійскую станцію въ 7 ч. 20 м. и 7 ч. 53 м. утра т. е. въ такое время, когда на Варшавской дорогѣ (до 10 ч. утра) нѣтъ никакихъ поѣздовъ и мѣшать нечему. Отъ 8 же до 10 часовъ времени слишкомъ достаточно для передачи поѣзда. Паровозъ, промывающій вагоны на бычьей платформѣ, гдѣ не имѣется собственной воды, ходитъ набирать ее на Варшавскій вокзалъ и продѣлываетъ совершенно тѣ-же маневры, какіе придется дѣлать передаточному поѣзду. И что-же? Ни разу не было никакихъ столкновений, но время, употребляемое имъ на проходъ туда и обратно, различно. Попадетъ онъ въ свободное отъ поѣздовъ время, успѣваетъ набрать воду и съѣздить туда и

обратно въ $1\frac{1}{2}$ часа. Если-же пути заняты, приходится ждать по $1\frac{1}{2}$ часа и болѣе. Но вѣдь между паровозомъ и поѣздомъ—громадная разница. Первый ходитъ въ неопредѣленное время, когда у него израсходуется вода; второй-же будетъ ходить въ опредѣленное впередъ рассчитанное время, а слѣдовательно не можетъ попасть тогда, когда пути будутъ заняты, тѣмъ болѣе, что на Варшавской дорогѣ, гдѣ движеніе весьма ограниченное, найти время свободное отъ поѣздовъ очень не трудно.

Такимъ образомъ, возраженіе Коммиссіи, что передача быковъ съ Балтійской желѣзной дороги и не удобна и опасна—мало основательно. По мнѣнію Коммиссіи, если-бы даже Правленія дорогъ и согласились на эту мѣру, она врядъ ли окажется выгодною для скотопромышленниковъ, въ доказательство чего приведенъ расчетъ платы, которую придется брать за подачу быковъ. По этому расчету пространство въ $2\frac{1}{2}$ —3 версты превращается въ 18 верстъ, а стоимость подачи обходится въ 7 руб. съ вагона, тогда какъ тутъ-же рядомъ Николаевская дорога за подачу быковъ на разстояніи 9 верстъ беретъ по 72 копѣйки съ вагона (при 8 быкахъ по 9 коп. съ головы). Непостижимое вычисленіе это получается слѣдующимъ образомъ: на основаніи тарифныхъ правилъ всякое пространство менѣе 6 верстъ считается за таковое, почему каждая изъ дорогъ пролегающіе по ея путямъ сажени считаются за 6 верстъ, откуда въ итогѣ получается 18 вер. Расчитывая по 3 коп. съ головы и версты, Балтійская и Варшавская дороги считаютъ въ свою пользу за вагонъ въ 8 головъ 2 рубля 88 копѣекъ, Николаевская-же по $1\frac{1}{2}$ коп. съ головы и версты—9 на голову, да за выгрузку по 17,5 коп. съ головы; всего на одну голову, 26,5 коп., а на вагонъ 2 рубля 12 копѣекъ. Но и этимъ дѣло еще не оканчивается: за пользованіе вагономъ для подачи и возвращенія его обратно не менѣе сутокъ Балтійская дорога считаетъ 2 рубля. Всего слѣдовательно на вагонъ

приходится 7 руб. а на одного быка (при 8 въ вагонѣ) $87\frac{1}{2}$ коп. И это на разстояніи 2—3 верстъ! Расчетъ этотъ до крайности фантастическій. Прежде всего необходимо упомянуть о претензіи Балтійской дороти на двухъ рублевое вознагражденіе за суточное пользованіе вагономъ, поданнымъ подъ выгрузку. Претензія не имѣетъ ровно ни какого основанія: въ настоящее время, когда быки выгружаются на товарной платформѣ Балтійской дороги, она сама моетъ свои вагоны, на зачистку, промывку и высушаніе которыхъ потребуется столько же времени, сколько и тогда, когда манипуляція эта будетъ производиться на бычьей платформѣ; на подачу же и обратное возвращеніе вагона потребуется максимумъ 2 часа; брать за нихъ 2 рубля не приходится. Не беря за простой вагона на своихъ путяхъ, нѣтъ основанія брать съ скотопромышленниковъ плату за тотъ-же простой на чужихъ путяхъ. Далѣе, даже при теперешнемъ расположеніи путей Балтійская дорога не можетъ предъявлять никакихъ претензій на добавочную 6-ти верстную плату, такъ какъ это передвиженіе не выходитъ изъ предѣловъ границы станціи, а слѣдовательно является маневрами, за которые платы не полагается. При устройствѣ же предполагаемой вѣточки уже окончательно не можетъ быть и разговоровъ о какой либо платѣ. Вѣточку эту должна устроить Варшавская дорога и брать своими паровозами привозимые поѣзда для дальнѣйшей доставки ихъ на бычью платформу, за что эта дорога и имѣетъ получать плату по 6-ти верстному расчету. По путямъ Николаевской дороги поѣздъ пройдетъ не болѣе 100 сажень, а затѣмъ попадетъ прямо на промывочные пути бычьей платформы. Въ виду того, что дорога эта будетъ получать отъ Балтійской дороги плату—50 коп. за промывку каждого вагона, а также по 17,5 к. съ головы за выгрузку ей совершенно ничего не слѣдуетъ получать за пробѣгъ вагоновъ по 100 саж. ея путей. При такихъ условіяхъ подача вагона съ Балтійской желѣзной

дороги на бычью платформу обойдется всего только въ одинъ рубль сорокъ четыре копѣйки, слѣдующихъ Варшавской дорогѣ за подачу вагона по расчету шести вер., на вагонъ или 18 коп. съ быка, что хотя и дорого, но сообразно съ чѣмъ нибудь. Плата за промывку падаетъ на дорогу, а не на скототорговцевъ. За тѣмъ Балтійская дорога ничего не будетъ получать за выгрузку, которая на ея путяхъ не будетъ производиться, а придется на долю Николаевской дороги, почему плата за нее отдѣльно считаться не можетъ и входить въ расчетъ не должна; гдѣ-бы не выгружался скотъ за выгрузку все равно надо платить. Вообще вопросъ этотъ долженъ быть вновь пересмотрѣнъ и притомъ вполне беспристрастно, при чемъ интересы дорогъ должны быть поставлены на второй планъ, благо они и не будутъ страдать; а прежде всего должны быть приняты въ расчетъ интересы общественные и могущій произойти отъ небрежнаго обращенія съ очисткою вагоновъ и уборкою навоза, вредъ не только для населенія города, но также и всей губерніи. Мало того, что не надлежащая уборка навоза увеличиваетъ порчу и безъ того не мало зараженной атмосферы и почвы Петербурга, она еще можетъ служить къ распространенію чумы рогатаго скота. Балтійская дорога по этому дѣлу должна заключить двѣ подробныя конвенціи: одну съ Варшавской о постройкѣ соединительной вѣточки и провозѣ Варшавскими паровозами вагоновъ съ быками на бычью и обратно порожнихъ, а другую съ Николаевской относительно промывки вагоновъ. Есть еще одинъ способъ устроить передачу быковъ, а именно: передавать поѣзда съ Балтійской дороги на Варшавскую на ст. Гатчино, что уже и было предложено Балтійской дорогѣ, но она отклонила это предложеніе, осуществленіе котораго, по ея словамъ, влечетъ за собою потерю доходовъ около 8000 р., которая дѣйствительно была бы очень чувствительна для до-

роги. Тогда какъ передача Варшавскою дорогою около 1000 вагоновъ въ годъ даетъ ей 1400 рублей дохода.

Очистка и дезинфекція вагоновъ получила весьма важное значеніе, только благодаря страшной заразительности чумы и легкости, съ которою эта послѣдняя переносится животными на большія пространства. Вотъ почему давно уже было обращено вниманіе на эту сторону перевозки быковъ и однако на всѣхъ дорогахъ, кромѣ Николаевской, промывка вагоновъ и дезинфекція ихъ дѣлается не столько съ цѣлью достигнуть надлежащихъ результатовъ, сколько для очищенія совѣсти, а то такъ и вовсе не дѣлается. По заявленію Рыбинскаго ветеринара, вагоны Рыбинско-Бологовской дороги не промываются даже холодною водою; на Финляндской дорогѣ вагоны моются только холодною водою, которая приносится ведрами, а слѣдовательно употребляется въ возможно ограниченномъ количествѣ. На Балтійской дорогѣ вагоны моются горячею водою изъ паровоза, но въ виду отсутствія специальныхъ путей для промывки, эта послѣдняя производится очень спѣшно, чтобы не занимать непроизводительно пути долгое время. На Варшавской дорогѣ промывка не производится, а вагоны ея съ быками отправляются на бычью платформу Николаевской дороги, гдѣ ихъ и промываютъ. Въ случаѣ обнаруженія чумы на привезенномъ скотѣ, стѣны вагоновъ смазываются растворомъ извести. Наиболее удовлетвори-тельно промывка обставлена на Николаевской дорогѣ, почему о ней можно сказать нѣсколько подробнѣе. Послѣ зачистки вагоновъ эти послѣдніе ставятся на запасный путь, а по пути, параллельно ему расположенному, передвигается паровозъ, у котораго придѣланъ длинный гуттаперчевый рукавъ съ наконечникомъ, черезъ который подается въ вагонъ нагрѣтая—около 70%—вода при давлении 5—6 атмосферъ, что также важно, такъ какъ силою удара воды обусловливается болѣе или менѣе скорое смы-ваніе приставаго къ стѣнкамъ и полу навоза. Послѣ

первой поливки вагона, его хорошенько трутъ метелкой, щеткой, въ мѣстахъ же, гдѣ навозъ сильнѣе присталъ, очищаютъ скребками. Когда все оттерто, тогда грязь выметается изъ вагона и подается вторично вода; смывается все оттертое со стѣнъ и пола и окончательно выметается. Послѣ подобной манипуляціи вагонъ когда высохнетъ, совершенно чистъ и даже не воняетъ навозомъ. Если прибавить еще къ этому 2—3 дня провѣтриванія во время пути обратно въ Москву, то ни какихъ другихъ лучшихъ мѣръ для очистки вагоновъ придумать нельзя. Въ случаѣ обнаруженія чумы вагоны по Николаевской дорогѣ посыпаются известью или крезоловымъ порошкомъ и съ ними вмѣстѣ зачищаются; затѣмъ въ тендоръ паровоза кладется карболовая кислота и зараженные вагоны промываются растворомъ ея. Хотя промывка вагоновъ на Николаевской дорогѣ идетъ хорошо, но она еще не обставлена надлежащимъ образомъ. До сихъ поръ промываются вагоны рядомъ съ платформою на тѣхъ же путяхъ, гдѣ происходитъ выгрузка, что крайнѣ неудобно особенно лѣтомъ, когда проходитъ 120—200 вагоновъ въ день. Тогда и промывка и выгрузка взаимно мѣшаютъ другъ другу и одна другую тормозятъ. Впрочемъ это обстоятельство скоро будетъ устранено. Въ настоящее время почти уже окончены три пары рельсовъ, предназначенныхъ спеціально для промывки. У платформы же будетъ производиться только выгрузка. Еще болѣе важный недостатокъ организаціи промывки—это отсутствіе на бычьей платформѣ воды, почему паровозу приходится по нѣскольку разъ въ сутки ѣздить набирать воду на Варшавскій вокзалъ, что сопровождается не малою тратою времени и тормозитъ промывку. Самое лучшее было бы замѣнить паровозъ печью съ котломъ, въ которомъ бы постоянно нагрѣвалась вода и по трубамъ передавалась-бы въ нѣсколько вагоновъ разомъ.

На дорогахъ Варшавской подкоммисіи, по заявленію управленій дорогъ, по выгрузкѣ скота вагоны немедленно

очищаются и дезинфицируются паромъ. Способъ этотъ совершенно удовлетворителенъ, но прослѣдить за тѣмъ всегда ли это исполняется не было возможности; очищеніе же вагоновъ не всегда исправно, такъ какъ подкоммиссія видѣла на Варшавско-Тереспольской дорогѣ рѣшетчатые вагоны, нагруженные дровами, съ присохшимъ, къ полу и стѣнкамъ, навозомъ, не очищеннымъ за нѣсколько дней послѣ выгрузки пришедшаго изъ Бреста скота.

Уборка навоза и труповъ. И эта отрасль санитарно-ветеринарной дѣятельности у большинства дорогъ хромаетъ. Рыбинско-Бологовская дорога и съ навозомъ не церемонится: она сваливаетъ его съ боку рельсовъ, а потомъ разбрасываетъ куда попало, а вовсе не сожигаетъ или зарываетъ, какъ это полагается по инструкціямъ. На Варшавской дорогѣ, до передачи вагоновъ на бычью платформу, навозъ сваливается съ боку на откосъ пути и для очищенія совѣсти посыпался мизернымъ количествомъ извести. На Балтійской дорогѣ нѣтъ мѣста для зарыванія навоза, почему его сваливаютъ гдѣ либо въ кучу и посыпаютъ известью и гарью изъ подъ паровоза. Даже тѣ дороги, на которыхъ дѣло уже болѣе или менѣе устроено, недавно еще относились весьма небрежно къ уборкѣ навоза. Всѣмъ извѣстенъ процессъ возбужденный земскою управою Петербургскаго уѣзда, противъ директора Николаевской дороги Кенига, за его распоряженіе сваливать навозъ изъ бычьихъ вагоновъ съ боку путей близъ Волковой деревни, вслѣдствіе чего будто-бы въ этой послѣдней деревнѣ появилась чума рогатаго скота. Хотя фактъ зараженія скота именно этимъ навозомъ подтвержденъ не былъ и Кенигъ въ концѣ концовъ былъ оправданъ, но вся эта исторія интересна, какъ иллюстрація того насколько небрежно въ недавнее еще время смотрѣла на это обстоятельство одна изъ видныхъ дорогъ. Со времени этого процесса навозъ на Николаевской дорогѣ сваливается съ боку

путей бычьей платформы въ мѣстѣ недоступномъ для скота и потомъ зарывается или сожигается, для чего устроена особая печь; но къ сожалѣнію она не оправдала надеждъ, какъ навозо-сожигательная. Навозъ горитъ въ ней слишкомъ медленно. За то она превзошла всѣ ожиданія, какъ трупосожигательная, которые горятъ въ ней отлично и быстро. Для растопки печи и сожиганія одного трупа требуется не болѣе 3 часовъ. Если же сожигается большое количество труповъ, то время сожиганія значительно сокращается. Топлива на разогрѣваніе печи идетъ очень мало—не болѣе $\frac{1}{8}$ части простаго сажня дровъ. Стоитъ она дешево около 180 руб. и устроена чрезвычайно просто. Единственный недостатокъ—это слишкомъ малыя отверстія, куда кладутъ предназначенные для сожиганія предметы, почему приходится рѣзать трупъ на части, чего, по возможности, надо избѣгать. Но этотъ недостатокъ конструкции объясняется тѣмъ, что печь первоначально предназначалась для сожиганія навоза, а въ этомъ случаѣ не требуются большія отверстія. Печь эта устроена по инициативѣ ветеринара Николаевской дороги Кулешова, и ему должна быть отдана честь за попытку подойти къ разрѣшенію такого труднаго вопроса съ столь простыми и малыми средствами. На другихъ дорогахъ и на остальныхъ станціяхъ Николаевской дороги трупы павшихъ въ дорогѣ быковъ сдаются на руки жандармскимъ чинамъ и подъ ихъ наблюденіемъ должны быть зарыты на узаконенную глубину.

На дорогахъ царства Польскаго на станціяхъ Брестъ и Ковель постоянно находится ветеринаръ, который отмѣчаетъ осматрѣнныхъ имъ и подлежащихъ къ перевозкѣ животныхъ. Порядокъ отправленія животныхъ тамъ слѣдующій:

Скотъ, приходящій по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ Брестъ и въ Ковель весь выгружается, распределяется по дворамъ скотопромышленниковъ и остается въ

Брестѣ не менѣе сутокъ. Скотопромышленники за 24 часа до отправки скота дѣлаютъ заказъ потребныхъ имъ вагоновъ и за каждый вагонъ вносятъ по 20 руб. 50 коп. задатку, а начальникъ станціи обязанъ увѣдомить ветеринара сколько такихъ вагоновъ потребовано и къ какому поѣзду. Скотъ, предназначенный къ отправкѣ, уже съ 8 часовъ утра, а иногда и ранѣе пригоняется въ загонъ, гдѣ онъ долженъ быть осмотрѣнъ ветеринаромъ и клейменъ, послѣ чего нагружается въ вагоны. Затѣмъ при выгрузкѣ скота вторичнаго осмотра уже не производится.

Ветеринарный надзоръ. По провиламъ безъ ветеринарнаго свидѣтельства о здоровьѣ скота, этотъ послѣдній не долженъ быть принимаемъ къ нагрузкѣ; но такъ какъ ветеринаровъ мало и на близкомъ разстояніи отъ станціи нагрузки ихъ можетъ и не быть, то позволено грузить скотъ, если онъ видимо здоровъ, съ тѣмъ, что въ первомъ же ветеринарномъ пунктѣ, чрезъ который будетъ проходить поѣздъ, скотъ долженъ быть осмотренъ. Больной скотъ къ нагрузкѣ не принимается. Заболѣвшій выгружается, хотя это правило далеко не всегда исполняется. Со стороны желѣзныхъ дорогъ ветеринарнаго надзора нѣтъ нигдѣ; отъ министерства же внутреннихъ дѣлъ имѣются спеціальныя для желѣзныхъ дорогъ ветеринары въ Москвѣ и Петербургѣ. Слѣдовательно ветеринарный надзоръ на желѣзныхъ дорогахъ почти отсутствуетъ. Будь онъ правильно организованъ, то давно уже большинство всѣхъ желѣзнодорожныхъ неурядицъ было бы устранено, такъ какъ ветеринары, какъ близко стоящіе къ дѣлу люди и матерьяльно совершенно не заинтересованные въ немъ, выяснили бы всѣ темныя стороны перевоза скота и указали бы мѣры для устраненія ихъ. Правленія же желѣзныхъ дорогъ слишкомъ заинтересованы въ возможно большемъ полученіи доходовъ безъ всякихъ затратъ, для того чтобы безъ

посторонней инициативы принять какія либо серьезныя мѣры. А инициатива въ данномъ случаѣ можетъ исходить только отъ ветеринаровъ, для чего кругъ ихъ обязанностей во избѣжаніе всякихъ столкновеній съ правленіями дорогъ долженъ быть точно опредѣленъ, и они должны быть совершенно независимы отъ желѣзныхъ дорогъ, а находиться въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія или Внутреннихъ Дѣлъ.

Тарифъ былъ подробно разобранъ въ особомъ докладѣ Петербургской подкоммиссіи, почему, ссылаясь на него, здѣсь остается сдѣлать только нѣкоторыя дополненія. Въ названный докладъ не вошелъ тарифъ *Финляндской дороги* и его надобно упомянуть:

				Съ головы и версты.
За 1	штуку	крупнаго скота.		2,29 к.
„	„	„ телятъ и свиней		1,14 „
„	„	„ овецъ и козъ.		0,57 „
„	„	„ поросятъ и домаш. птицъ		0,14 „

Полными вагонами по 10 коп. съ вагона и версты. Плата эта взимается на разстояніи 140 верстъ; отъ 140 до 280 вер. дѣлается уступка въ 20%; отъ 280 верстъ — уступка 40%. Плата менѣе чѣмъ за 25 верстъ взимается, какъ за таковое разстояніе. Выгрузка крупнаго скота съ головы 22,5 коп., мелкій 7,5 коп.; поросятъ и птицы 1,5 коп. со штуки. На главныхъ станціяхъ за выгрузку взимается 50% болѣе. Послѣ составленія упомянутаго доклада произошли весьма важныя измѣненія въ условіяхъ тарифа Николаевской дороги. Измѣненія эти явились результатомъ соглашенія Коммиссіи по удешевленію мяса въ столицѣ съ правленіемъ дороги, въ силу котораго съ 21 сентября 1880 г. отъ Москвы до Петербурга взимается плата не по штучно (9 руб.), какъ было прежде, а по вагонно: за вагонъ длиною въ 25 футъ 84 руб., длиною въ 21 футъ

72 руб. Грузить въ вагоны разрѣшается сколько окажется возможнымъ. При отправкѣ 50 и болѣе барановъ за одинъ разъ однимъ лицомъ на разстояніи до 300 верстъ взимается по $\frac{1}{3}$ к. съ головы и версты; въ прямомъ сообщеніи съ Рыбинско-бологовскою дорогою по 75 коп. съ головы; при разстояніи до 450 верстъ по $\frac{1}{4}$ коп. съ головы и версты (отъ Твери 1 руб. 12 за голову); отъ Москвы до Петербурга 1 руб. 20 коп. (вмѣсто прежнихъ 3 руб.) съ головы. О проводникахъ уже было упомянуто. Со введеніемъ этого тарифа стоимость провоза быка уменьшилась и понизилась до 7—8 руб., т. е. отъ 1 до 2 руб. на каждую голову, смотря по вагону и величинѣ быка; чѣмъ больше и цѣннѣе быки, тѣмъ дороже стоитъ перевозка. При этомъ тарифѣ плата за провозъ распредѣляется болѣе равномерно, нежели прежде, когда за степного быка, вѣсящаго 20 пудовъ и за скверненькаго русскаго бычка въ 10—12 пудовъ приходилось платить тѣ же 9 руб., а между тѣмъ стоимость ихъ весьма различна, и провозъ ложился слишкомъ тяжелымъ бременемъ на малоцѣнныхъ животныхъ и дѣлалъ невозможною доставку ихъ на отдаленные рынки. Тотъ же несправедливый принципъ примѣняется на нѣкоторыхъ дорогахъ и къ мелкому скоту: за теленка, овцу и свинью взимается одна и та же плата, тогда какъ свиньи и телята гораздо цѣннѣе овецъ. При такихъ условіяхъ перевозка этихъ послѣднихъ была почти невыносима. Пониженіе тарифа сдѣлано съ цѣлью усиленія перевозки овецъ.

По дорогамъ Варшавской подкоммиссіи плата за провозъ скота почти одинакова.

На Варшавско-Тереспольской и Привислянской желѣзной дорогѣ берутъ за весь перегонъ до Варшавы 31 руб. 50 к. съ вагона или почти $15\frac{3}{4}$ коп. съ вагона и версты.

Московско-Брестская дорога взимаетъ за крупный скотъ (рогатый) по 16 коп., а за мелкій по 14 коп. съ вагона и версты. Ряжско-Вяземская дорога съ крупнаго скота взимаетъ

маеть по 14 коп. съ вагона и версты, а по штучно съ крупнаго скота по 3 коп., телятъ и свиней по 1 коп., а барановъ, овецъ и ягнятъ по $\frac{1}{2}$ коп. съ головы и версты.

Варшавско-Вѣнская и Бромбергская, а также и Лодзь-фабричная желѣзная дорога полными вагонами въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ по 7 коп. съ оси и версты, а въ товарныхъ по 5 коп. съ оси и версты, по штучно же скотъ перевозится крупный по 3 коп., а мелкій по $\frac{3}{4}$ к. съ головы и версты.

По дорогамъ Юго-восточнаго раіона тарифъ на перевозку скота не постоянный, а измѣняется по временамъ года.

Такъ, по объясненіямъ управляющаго Грязе-Царицынскою желѣзною дорогою, на основаніи спеціального тарифа, скотъ по вагонно возится лѣтомъ по $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты, а зимою по $\frac{1}{33}$. Лѣтній тарифъ ниже зимняго потому, что дорога имѣетъ на доставкѣ скота конкурента, скотопрогонныя дороги, и потому, что на дорогахъ восточныхъ лѣтомъ меньше груза, подвижной составъ свободнѣе, чѣмъ зимою, когда станціи бываютъ завалены хлѣбомъ.

Не вдаваясь въ подробности, въ виду существованія спеціального доклада, необходимо замѣтить, что отличительною чертою тарифа на животныхъ является неравномѣрность его, обусловливаемая неправильно выбранною единицею—штукою. Штука скота можетъ быть весьма различна по вѣсу, росту, цѣнности и качествамъ и представлять изъ себя предметы, имѣющіе весьма мало общаго, а плата за нихъ установлена одна и та же. Напримѣръ провозъ быка отъ Ромновъ до Петербурга стоитъ около 20 руб. 47 коп. за голову, что на среднюю стоимость быка—100 руб.—составитъ 20%. Возьмемъ теперь другаго быка, за котораго больше 60 руб. взять нельзя; для такого быка провозъ будетъ составлять уже 33% стоимости, а слѣдовательно и вести его нѣтъ расчета. Это условіе приводитъ къ уменьшенію перевозки скота и ограниченію конкурен-

ціи, потому что собирать большія партіи дорогихъ быковъ мелкіе торговцы не имѣютъ возможности, что на руку монополистамъ скотской торговли, но не переплачивающему за мясо населенію. Въ виду этого желательно градуировать единицу тарифа болѣе правильно. Самымъ лучшимъ мѣриломъ былъ бы, разумѣется, вѣсъ животнаго, которому болѣе или менѣе соотвѣтствуетъ и цѣнность его; но этотъ способъ оцѣнки слишкомъ хлопотливъ. Для облегченія его можно бы установить плату за провозъ сообразно росту или породѣ и средней рыночной цѣнѣ, такъ какъ и эти величины болѣе или менѣе постоянны; породу же опредѣляется достоинство, а слѣдовательно и стоимость животнаго. При такомъ способѣ оцѣнки, тарифы были бы равномернѣе и справедливѣе. Такая же градація тарифовъ должна быть установлена и для мелкаго скота. Раньше уже были высказаны соображенія о необходимости привлекать скотъ въ центры потребленія изъ мѣстъ отдаленныхъ отъ нихъ, гдѣ содержаніе скота стоитъ дешево, а сбыта мало, почему цѣна на него низка. Для осуществленія этого предположенія необходимо установить тарифъ, понижающіеся по мѣрѣ отдаленія отъ центра, какъ это и практикуется на Варшавской и Финляндской дорогахъ, хотя на Варшавской дорогѣ пояса пониженія слишкомъ широки и почти теряютъ всякое значеніе для такихъ животныхъ, которыя не доставляются на очень большихъ пространствахъ.

Б. Перевозка мясныхъ и молочныхъ продуктовъ.

Мясные продукты на всѣхъ дорогахъ перевозятся, какъ обыкновенный товаръ, и не пользуются никакими особенными условіями и льготами. Нагружаются они въ простые товарные вагоны, везутся въ обыкновенныхъ товарныхъ поѣздахъ, идущихъ не спѣшно, весьма часто запаз-

дываютъ и наконецъ, на подобіе остальныхъ товаровъ, не мало расхищаются мелкими желѣзнодорожными агентами. Между тѣмъ продукты эти по свойствамъ своимъ не могутъ стоять въ одномъ ряду съ другими товарами; они отличаются отъ прочихъ товаровъ тѣмъ, что могутъ оставаться въ свѣжемъ, годномъ для употребленія видѣ только извѣстное время, по истеченіи котораго портятся и становятся никуда не годными. Это свойство мясныхъ продуктовъ сдѣлало совершенно невозможнымъ доставку ихъ изъ мѣстностей болѣе или менѣе отдаленныхъ въ лѣтнюю пору; они, какъ уже было указано раньше, перевозятся исключительно въ холодное время и то не въ лучшемъ видѣ, такъ какъ мясо—самый главный изъ этихъ продуктовъ,—которое привезено битымъ, стоитъ по качествамъ далеко ниже мяса здѣшняго убоя и конкурировать съ нимъ не можетъ. Это относится къ лучшему привозному мясу—парному, которое послѣ убоя въ Москвѣ, Козловѣ или Рыбинскѣ немедленно отправляется въ Петербургъ. Но благодаря медленности доставки, оно часто прибываетъ испорченнымъ или замороженнымъ во время сильныхъ холодовъ. Желая хотя нѣсколько ускорить перевозку мяса и обезпечить себя отъ убытковъ, торговцы всегда употребляли такую хитрость. Они покупали барана или поросенка и сажали его въ вагонъ, биткомъ набитый мясомъ, вслѣдствіе чего этотъ вагонъ шелъ скорѣе, такъ какъ онъ числился вагономъ „съ живьемъ“. Такимъ путемъ удавалось всегда ускорить доставку мяса. Однако весной 1880 года правленіе Николаевской дороги, неизвѣстно въ виду какихъ соображеній, запретило подобную смѣшанную нагрузку, чѣмъ торговцы вновь лишились возможности ускорять доставку мяса. Въ самое послѣднее время, благодаря дороговизнѣ мясныхъ продуктовъ и хлопотамъ Комиссіи по удешевленію ихъ, правленія дорогъ обратили больше вниманія на это обстоятельство и стараются вести мясо съ возможно большею скоростью. Имѣй привозное мясо

удовлетворительныя качества, оно могло бы до нѣкоторой степени вліять на пониженіе цѣнъ, потому что разница въ стоимости доставки значительна, не говоря уже о другихъ условіяхъ, увеличивающихъ стоимость быка, пока онъ дойдетъ до мѣста убоя. За провозъ, напримѣръ, 1-го пуда мяса отъ Москвы до Петербурга взимается 20 к. сер., тогда какъ 1 пудъ мяса, привезеннаго въ Петербургъ въ видѣ быка, если убойный вѣсъ этого послѣдняго принять въ 20 пудъ, даже при нынѣшнемъ низкомъ тарифѣ, обойдется отъ 35 до 40 коп., т. е. вдвое больше. Если же взять быка съ меньшимъ вѣсомъ, то разница въ стоимости будетъ еще болѣе рѣзкою, хотя, впрочемъ, необходимо помнить, что при перевозкѣ быка съ тушею мяса въ 20 пудъ еще везется и такъ называемый сбой, т. е. голова, кожа, сало и внутренности, которыя при расчетѣ не принимаются въ соображеніе, а между тѣмъ стоимость ихъ достигаетъ 20 руб., а вѣсъ 4 пудъ. Слѣдовательно 20% провозной платы надо скинуть съ мяса, привезеннаго въ быкѣ и тогда провозъ 1 пуда мяса въ видѣ живаго быка обойдется въ 28—32 коп., все-таки дорожѣ перевозки битаго мяса. Къ сожалѣнію, относительная дешевизна привознаго мяса не окупаетъ его недостатковъ. Сама собою вытекала необходимость обставить дѣло такъ, чтобы имѣлась возможность привозить битое мясо съ такими же достоинствами, какими обладаетъ мясо здѣшняго убоя. За границею уже нѣсколько лѣтъ употребляются для этого особенные приспособленные вагоны. У насъ сдѣланъ только одинъ такой пробный вагонъ на Николаевской дорогѣ, въ которомъ теперь и производятся опыты. Привезено было мясо изъ Козлова и Оренбурга и оказалось удовлетворительныхъ качествъ. На основаніи этихъ 2-хъ опытовъ можно только предполагать, что перевозка мяса на далекихъ разстояніяхъ безъ порчи его возможна, но дѣлать какія либо заключенія относительно измѣненія характера торговли мясными продуктами, вліянія этого способа доставки на цѣнность мяса и пр.,

въ настоящее время не только трудно, но даже и положительно невозможно, такъ какъ подобное вліяніе можетъ быть замѣчено только чрезъ годъ или два, когда будетъ привозиться масса битаго мяса хорошихъ достоинствъ и оно въ силахъ будетъ вступить въ конкуренцію съ мясомъ здѣшняго убоя. Оказать же какое либо вліяніе на рыночныя цѣны привезенные теперь 500 — 600 пудовъ *дешевого* мяса рѣшительно не могутъ. Въ силу этихъ соображеній необходимо обождать дальнѣйшихъ результатовъ начатыхъ теперь опытовъ, прежде чѣмъ дать окончательное заключеніе объ устройствѣ торговли мясными продуктами на новыхъ основаніяхъ.

Молочные продукты. Раньше уже было сказано, что только на Финляндской и Балтійской дорогахъ сущесвуютъ вагоны-ледники для перевозки молока, почему на этихъ дорогахъ снабженіе имъ населенныхъ пунктовъ значительно развито, и оно доставляется изъ отдаленныхъ пунктовъ линіи. На другихъ дорогахъ сами отправители устраиваютъ себѣ „приспособленія“. Лѣтомъ кувшины съ молокомъ ставятся въ кадки наполненные льдомъ, а зимою они оборачиваются въ особые мѣшки съ войлочною подкладкою. Само собою разумѣется, что за вѣсь всѣхъ этихъ приспособленій взимается плата какъ бы за молоко, почему доставка этого послѣдняго, и безъ того не дешевая, дѣлается еще дороже. Далѣе молоко должно быть доставляемо регулярно въ извѣстное время и въ извѣстномъ количествѣ, такъ какъ всякая ферма должна непременно удовлетворять извѣстному количеству требованій въ данное время, иначе она потеряетъ постоянныхъ кліентовъ. На Варшавской же и Николаевской дорогахъ на перевозку молока не обращено никакого вниманія, и оно перевозится самымъ первобытнымъ способомъ. Обратная перевозка посуды, кромѣ Финляндской дороги, производится за плату. Существующее на нѣкоторыхъ дорогахъ пониженіе тари-

фа для увеличивающихся разстояній, по причинѣ слишкомъ большихъ пространствъ между поясами пониженія, почти не оказываетъ никакого вліянія на доставку его. Необходимо установить для молока спеціально отдѣльные пояса, которые бы доходили верстъ до 500 отъ населенныхъ пунктовъ и не превышали бы 25—50 верстъ каждый, дабы пониженіемъ платы привлекать продукты изъ отдаленныхъ мѣстностей, гдѣ они дешевле. Относительно другихъ молочныхъ продуктовъ приходится констатировать крайнюю несправедливость тарифа. Почти на всѣхъ дорогахъ такіа совершенно различной цѣнности продукты какъ масло, сыръ, творогъ и проч. оплачиваются по одному и тому же тарифу, вслѣдствіе чего крайне затруднительна перевозка малоцѣнныхъ молочныхъ продуктовъ. Между тѣмъ главными потребителями этихъ продуктовъ является бѣдный классъ населенія, для котораго они составляютъ суррогатъ не всегда ему доступнаго мяса, въ виду чего необходимо установленіе болѣе правильныхъ тарифовъ, которые соотвѣтствовали бы стоимости товаровъ.

Заключеніе.

На основаніи изложенныхъ въ настоящемъ докладѣ соображеній Петербургская Подкоммиссія считаетъ необходимымъ:

- I. Введеніе обязательной желѣзнодорожной перевозки гуртоваго рогатаго скота, въ виду которой:
 1. Урегулировать движеніе его по извѣстнымъ направленіямъ.
 2. Ускорить движеніе скотскихъ поѣздовъ не менѣе 25 верстъ въ часъ, съ установленіемъ прямого сообщенія по всѣмъ дорогамъ.

3. Давать пищу и питье скоту въ вагонахъ во время пути; при длинныхъ переѣздахъ, напр. изъ Оренбурга, Ростова и др. мѣстъ допустить на извѣстныхъ станціяхъ выгрузку скота для отдыха и освѣженія на продолжительное время. На такихъ станціяхъ должны быть даны всѣ условія для корма и водопоя.
 4. Понизить тарифъ и установить норму его по вѣсу или росту и породѣ скота.
 5. учредить строгій ветеринарный надзоръ за выполненіемъ всѣхъ установленныхъ для перевозки скота правилъ, а особенно мѣръ, ведущихъ къ ограниченію способовъ распространенія чумы рогатаго скота путемъ желѣзнодорожной перевозки.
- II. Привлеченіе мелкаго скота: телятъ, свиней и овецъ въ большіе пункты потребленія изъ мѣстностей отъ нихъ удаленныхъ, для чего:
1. понизить тарифъ и сдѣлать его уменьшающимся съ возрастаніемъ разстояній, при чемъ пояса пониженій не должны быть болѣе 100 верстъ, а также соотвѣтствующимъ по нормамъ вѣсу или росту и сорту скота.
 2. допустить большую противъ теперешней нагрузку, сообразную съ возрастомъ животныхъ.
- III. Продолженіе начатыхъ уже опытовъ съ перевозкою свѣжаго мяса въ приспособленныхъ вагонахъ и возможное расширеніе этой мѣры, чтобы не замедлилось выясненіе значенія ея для торговли и народнаго хозяйства.

IV. Усиленіе сбыта и потребленія доброкачественныхъ и дешевыхъ молочныхъ продуктовъ, для чего

1. установить понижающійся съ возрастаніемъ разстоянія тарифъ, при чемъ пояса пониженія должны быть незначительныхъ размѣровъ отъ 25 до 50 верстъ.
2. устроить вагоны-ледники на Варшавской и Николаевской дорогахъ, допустить ежедневную, хотя по одному въ день, перевозку этихъ вагоновъ съ пассажирскими поѣздами.
4. урегулировать тарифы на всѣ молочные продукты сообразно цѣнности ихъ.
5. Отнести эти продукты къ разряду легко портящихся грузовъ.

V. Улучшеніе способовъ перевозки скота, а именно:

1. чтобы загоны были вымощены и снабжены отводными каналами, дабы вода не стояла и не гнила, какъ это нынѣ въ Брестѣ.
- 2.. чтобы въ этихъ загонахъ было приспособленіе для водопоя.
3. чтобы мѣсто, гдѣ производится клейменіе было нѣсколько возвышено и чтобы тутъ же была устроена маленькая будка для ветеринара.
4. чтобы количество крупнаго скота, допускаемое въ вагонъ, никакъ не превышало 10 и 12 штукъ.
5. чтобы нагрузка и выгрузка предоставлена была исключительно хозяину скота и чтобы дорога за это иичего не взимала.

6. чтобы положенное число провожатыхъ могло бы помѣщаться, по своему усмотрѣнію, или въ вагонѣ, гдѣ скотъ, или на вагонной площадкѣ, если таковая въ вагонѣ есть, или въ служебномъ отдѣленіи и чтобы эти провожатые имѣли даровой проѣздъ, такъ какъ тарифъ перевозки скота и такъ довольно значителенъ.
 7. чтобы управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ крушенія поѣзда вознаграждали владѣльцевъ погибшихъ животныхъ, по ихъ дѣйствительной стоимости, такъ какъ стоимость эту весьма легко опредѣлить по ежедневнымъ рыночнымъ цѣнамъ.
 8. чтобы такое же вознагражденіе было даваемо и въ томъ случаѣ, когда скотъ погибъ отъ дурнаго устройства вагоновъ, а что скотъ перевозится въ такихъ вагонахъ, служить лучшимъ доказательствомъ приказъ Московско-Брестской дороги, въ которомъ говорится, что въ случаѣ поступленія на эту дорогу совершенно глухаго вагона со скотомъ этотъ послѣдній перегружать въ вагоны съ окнами.
-

Приложеніе № 1.

Таблица № 1.

**Продажа крупнаго рогатаго скота на
С.-Петербургскомъ Скотопригонномъ дворѣ
1864—1879 гг.**

Таблица № 1.

Г О Д Ы.	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь.		Іюль.		Августъ.		Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		И Т О Г О.		В С Е Г О.
	С		О		Р		Т		Ъ		С		Ж		О		Т		А.								
	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.	Черк.	Русск. и Лив.			
1864	1976	329	1880	196	1835	274	6645	1820	9301	1813	2857	135	15461	905	15338	1650	17421	1754	13825	1800	4351	272	2092	124	92982	11072	104054
1865	3420	115	2729	164	2436	193	7018	825	8127	1801	10354	1459	17623	1622	16558	2264	17145	2216	9356	2027	2572	1031	785	232	98123	13949	112072
1866	2597	178	1022	244	2436	384	5961	1365	9190	1375	12382	891	16554	943	15678	1326	17067	1779	4926	3254	2611	338	2804	240	93234	12317	105551
1867	2405	419	1818	446	2190	232	4715	545	9398	1698	13521	643	15609	924	15958	1932	13624	3632	8759	2648	3446	370	2917	251	94360	13740	108100
1868	3222	319	2244	156	1946	414	4348	1352	7696	2744	8150	1622	12317	1877	12351	3006	15275	4168	9447	4077	1822	1690	2036	1535	80854	22960	103814
1869	2397	2506	1694	2109	1592	1107	3262	1480	8501	2202	7910	2123	11763	1881	11515	2560	13700	5508	9490	4558	6706	2000	3794	332	82306	28366	110672
1870	5646	387	3529	258	2095	408	7393	1041	8185	2687	10786	2117	14263	1498	14638	1664	14245	2098	10560	1797	5475	518	4944	178	101759	14651	116410
1871	4366	124	2356	194	3649	401	7432	2643	9590	2168	10020	896	14664	1249	14357	2423	14949	2778	9714	2347	4029	1061	3524	579	98650	16863	115513
1872	3107	1101	2955	761	2713	1190	4685	3406	10213	2721	14398	1816	14608	1919	12604	1781	15510	3348	12014	3810	6517	1571	5456	632	104780	24056	128836
1873	4770	892	3695	381	3297	569	6228	3335	9702	2481	10178	1473	13137	2245	13603	2631	15795	2346	15376	2583	8904	1218	7080	473	111765	20627	132392
1874	8037	519	4599	274	5012	740	8454	3740	11057	5021	12436	2565	17815	2909	16731	3802	17951	4268	13942	2887	6079	1373	4938	575	127051	28673	155724
1875	5023	1030	3754	686	3536	1064	5339	3740	10233	4924	13016	2669	16097	3113	15433	3771	16418	3932	11508	3235	6275	990	5359	757	111991	29911	141902
1876	6544	999	4229	736	4357	963	6456	5242	9754	4527	10215	1605	15451	1916	13548	2597	15918	4172	13871	3888	7533	1449	6369	904	114245	28998	143243
1877	7392	807	4178	703	5642	668	9741	2912	10910	3439	11677	1338	15718	2766	15191	3174	19217	3145	17496	1938	10421	1396	8598	617	136181	22903	159084
1878	7842	377	6203	237	5671	267	7944	2789	15935	2732	18573	1283	19131	1771	17913	1581	20737	2596	19342	1857	10696	518	7520	204	157577	16212	173789
1879	81113	168	4666	100	6575	454	9174	4900	13537	4136	15606	1581	20809	2989	18602	3514	20982	4154	18339	3972	10527	535	7458	250	154388	26753	181141
Итого.	76839	10270	51551	7645	54982	9328	104795	41135	161335	46469	182079	24216	251020	30527	240018	39676	265954	51894	197965	46678	97964	16330	75744	7883	1760246	332051	2092297
Среднее за 16 лѣтъ около	4802	641	3221	477	3436	583	6549	2570	10083	2904	11379	1513	15688	1907	15001	2479	16622	3243	12372	2917	6122	1020	4734	492	110115	20753	130768
Процентное отношеніе	4,3%	3%	2,9%	2,2%	3,1%	2,8%	5,9%	12,5%	9,1%	13,9%	10,3%	7,2%	14,2%	9,1%	13,6%	11,9%	15,1%	15,6%	11,2%	14%	5,5%	4,9%	4,3%	2,3%	84,1%	15,8	100

Среднее за послѣдніе 6 лѣтъ 159147 головъ.

Таблица № 2.

**Продажа мелкого скота на С.-Петербургскомъ
Скотопригонномъ Дворѣ 1874—1779 гг.**

Таблица № 2.

Года.	Январь.			Февраль.			Мартъ.			Апрѣль.			Май.			Юнь.			Юль.			Августъ.			Сентябрь.			Октябрь.			Ноябрь.			Декабрь.			Итого.			Всего.																					
	Р О Д Ъ Ж И																														В О Т Н Ы Х Ъ.																														
	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.																									
1874	1661	702	24	1395	464	236	7540	684	213	8187	669	632	10355	2283	1968	9797	2544	2657	10224	1241	2543	7462	583	2273	5204	1270	3861	4444	2285	3339	3184	1338	414	3763	1957	314	73216	16070	18474	107760																					
1875	5778	1040	243	5473	894	245	5597	1025	415	12253	1043	390	10020	775	1517	7123	2012	2258	7646	1067	2101	5998	1211	2050	4922	1845	3457	4728	1934	2837	3840	1442	988	4005	1076	195	77383	15364	16696	109443																					
1876	4955	436	669	3988	235	346	9826	1089	442	8359	1049	1162	13580	2481	2132	12919	2789	2843	11498	1847	3439	9613	2571	5929	8303	4474	9566	7028	7001	6091	6403	5230	1986	8053	3865	1687	104525	33067	36292	173884																					
1877	10668	3800	879	9585	2086	678	19193	3463	860	17150	2312	2051	14993	2898	1567	14477	3307	3917	11702	2223	4863	8972	2280	9904	7302	4129	8340	6291	5000	3604	5196	5245	1494	8475	5102	1750	134004	41845	39907	215756																					
1878	8667	3100	1046	9925	2691	608	12171	3303	1085	17010	2065	955	9995	1870	1657	6242	1989	3122	5091	872	3109	6640	1642	6040	5915	3358	5786	5216	3302	3617	4367	2887	1559	5466	3301	1101	96705	30380	29685	156770																					
1879	7124	2465	592	7214	1977	716	15236	2664	715	9609	1207	1485	9645	2446	2316	6896	1381	2996	7203	1299	4267	9210	2069	3519	8134	2334	4276	6681	4665	3367	5160	3417	1583	6192	2113	628	98304	28027	26459	152790																					
Итого. . .	38853	11543	3453	37580	8347	2830	69563	12228	3730	72568	8345	6675	68588	12753	11157	57454	14022	17793	53364	8549	20322	47895	10656	29715	39780	17410	35286	34388	24187	22855	28150	19709	8024	35954	19414	5675	584137	164753	167513	916403																					
Среднее. .	6475	1923	575	6263	1391	471	11593	2038	621	12094	1390	1112	11435	2125	1859	9575	2337	2965	8894	1424	3387	7982	1776	4952	6630	2901	5881	5731	4031	3609	4691	3284	1337	5995	3235	945	97356	27458	27918	152732																					
Процентное отношеніе .	6,6 ⁰ / ₀	7 ⁰ / ₀	2 ⁰ / ₀	6,4 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀	1,6 ⁰ / ₀	11,9 ⁰ / ₀	7,4 ⁰ / ₀	2,2 ⁰ / ₀	12,1 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀	3,9 ⁰ / ₀	11,7 ⁰ / ₀	7,7 ⁰ / ₀	6,6 ⁰ / ₀	9,8 ⁰ / ₀	8,4 ⁰ / ₀	10,6 ⁰ / ₀	9,1 ⁰ / ₀	5,1 ⁰ / ₀	12 ⁰ / ₀	8,1 ⁰ / ₀	6,4 ⁰ / ₀	17,7 ⁰ / ₀	6,8 ⁰ / ₀	10,5 ⁰ / ₀	21 ⁰ / ₀	5,8 ⁰ / ₀	14,6 ⁰ / ₀	13,6 ⁰ / ₀	4,8 ⁰ / ₀	11,2 ⁰ / ₀	4,7 ⁰ / ₀	6,1 ⁰ / ₀	11,7 ⁰ / ₀	3,3 ⁰ / ₀	63,7 ⁰ / ₀	18 ⁰ / ₀	17,9 ⁰ / ₀	100																					

Таблица № 3.

Пригонъ скота въ С.-Петербургъ съ указаніемъ
мѣстъ выхода, направленія трактовъ и желѣз-
ныхъ дорогъ, по которымъ онъ идетъ.

Транктъ.	Мѣсто выхода.	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Юнь.		Юль.		Августъ.		Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		ИТОГО.		% отношение.			
		1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879	1878	1879		
I. Донской и Муромскій.	З. Войска Донская	3387	3329	3123	2149	1854	2565	1513	1786	3661	3346	8052	5201	10507	10255	9317	8266	13623	10765	13685	11331	6243	6801	4488	3658	78963	69452	44,02	37,40	Черезъ Москву по Николаевской дорогѣ.	
	Ставропольская г.	—	223	—	213	—	60	—	90	5171	6210	7013	5704	2295	1872	127	475	353	463	316	397	151	484	438	239	15668	16400	8,70	8,85		
	Воронежская г.	999	1017	993	552	713	590	1261	791	1344	196	419	647	484	830	758	1385	1418	2385	606	1320	1023	1032	652	842	10670	11587	5,96	6,25		
	Астраханская г.	104	556	162	68	76	423	59	44	574	220	262	360	1113	1605	1143	573	103	915	487	548	50	285	16	34	4149	5631	2,32	3,03		
	Самарская г.	203	80	245	72	267	416	399	461	516	247	605	218	174	544	100	80	226	1331	554	1210	721	—	195	425	4205	5084	2,35	2,79		
	Саратовская г.	80	256	173	32	48	209	133	191	197	181	—	185	154	118	327	133	327	382	—	464	205	—	302	80	1946	2231	1,08	1,20		
	Тамбовская г.	115	90	—	—	187	—	—	36	40	—	16	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	55	—	413	176	0,23	0,09		
	Рязанская г.	18	—	—	—	—	48	—	8	—	—	—	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	166	0,01	0,08		
II. Старорусскій.	Екатеринославская г.	936	1495	809	596	407	546	1880	1827	689	433	598	336	898	892	1797	1493	959	859	1196	967	1750	689	667	987	12586	11120	7,04	5,99	Черезъ Москву или Рыбинскъ по Рыб.-Вологовской и Николаевской дорогѣ.	
	Харьковская г.	523	266	641	240	602	308	215	651	1006	230	671	428	801	1235	471	670	537	1067	1303	1139	451	452	365	673	7586	7353	4,24	3,96		
	Херсонская г.	—	—	—	56	229	48	138	56	267	152	—	—	—	—	255	—	210	—	—	—	—	—	—	—	1099	312	0,63	0,11		
	Курская г.	326	—	86	80	277	88	279	485	159	102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	29	—	40	1127	850	0,63	0,46		
III. Сибирскій .	Акмолинская Об.	112	—	343	—	166	—	45	—	48	80	—	40	150	1277	698	577	279	—	—	—	—	—	—	117	1841	2071	1,02	1,11	Черезъ Москву или Рыбинскъ по Рыб.-Вологовской и Николаевской дорогѣ.	
	Уральская Об.	88	481	56	176	140	352	415	168	359	487	696	2245	2165	1769	1516	3587	1082	2333	699	734	70	695	110	97	7396	13124	4,13	7,08		
																											9237	15195	5,15		8,19
IV. Вѣлорусскій.	Полтавская г.	451	278	299	311	440	566	1231	1530	924	1245	191	119	339	302	1404	802	1297	185	429	65	—	60	252	206	7257	5669	4,05	3,05	По Ландварово - Роменской и Варшавской дорогамъ или гономъ.	
	Черниговская г.	—	48	263	121	265	356	376	1050	436	408	—	32	51	—	—	131	323	247	67	138	32	—	50	60	1913	2591	1,07	1,39		
	Псковская г.	17	1	5	—	—	1	1	10	332	111	883	1091	754	1578	880	1521	840	932	796	1298	44	5	—	—	4552	6548	2,54	3,52		
V. Московскій .																											13722	14808	7,66	7,96	По Николаевской дорогѣ или гономъ.
	Тверская г.	12	32	10	—	19	14	31	99	66	27	11	22	—	60	—	81	15	68	10	21	16	16	13	49	203	489	0,11	0,26		
	Новгородская г.	108	13	35	17	33	26	19	52	201	360	31	85	10	394	62	147	192	11	119	38	8	16	11	11	829	1170	0,46	0,63		
VI. Эстляндскій.	Петербургская г.	46	18	29	3	18	16	93	118	143	302	218	100	658	538	363	798	1054	818	459	358	112	16	44	58	3273	3143	1,86	1,69	По Балтійской дорогѣ.	
																											4305	4802	2,43		2,58
	Эстляндская г.	—	—	60	10	89	263	2447	4053	1759	2509	87	72	338	136	231	194	—	184	—	—	—	—	—	—	—	5011	7421	2,70		3,99
VII. Архангельск.	Олонецкая г.	—	—	—	—	—	—	11	—	14	20	17	2	—	47	—	46	—	48	—	—	—	—	—	12	42	175	0,02	0,09	Гономъ.	
VIII. Финляндск.	Финляндія г.	194	104	98	70	108	134	187	568	217	807	36	209	11	236	45	737	495	2093	473	2257	338	482	136	120	2338	7817	1,30	4,21	По Финдлянской дорогѣ или гономъ.	
IX. Молочный скотъ . . .	Ярославская г.	161	74	25	11	258	313	112	60	211	34	125	13	93	—	342	20	349	16	229	53	221	38	252	58	2378	690	—	—	По Рыб.-Волог. и Николаевской дорогѣ.	
	С.-Петербургъ городъ	294	436	247	419	374	346	226	533	296	585	133	133	91	—	135	286	275	294	289	467	401	439	361	364	3122	4302	—	—		

Таблица № 4.

Николаевская желѣзная дорога.

Передвиженіе скота по станціямъ 1875—1878 гг.

СТАНЦИИ.	1875 ГОДЪ.												1876 ГОДЪ.											
	БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				МАЛОЙ СКОРОСТИ.								БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				МАЛОЙ СКОРОСТИ.							
	Скотъ.		Живая птица.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.		Быки и коровы.		Живая птица.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
С.-Петербургъ.	24	21	3	196	157	96790	164	46873	1	17458	84	103	22	14	50	21	85	123676	108	50641	7	20796	2	305
Колпино	1	3	—	—	16	233	13	430	1	—	2	1	—	8	1	4	8	87	7	636	—	—	—	—
Саблино.	—	—	—	—	14	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	4	85	30	—	—	—	—	—	—
Тосна	9	1	6	—	6	2	7	2	—	—	3	—	11	2	—	—	9	2	12	—	—	—	5	—
Ушаки.	—	—	2	—	1326	3	437	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	3	1	—	—	—	—	—
Любань	—	9	—	2	88	12	1713	1	45	—	5	—	—	1	12	4	103	204	2588	16	3	—	5	—
Померанье	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	9	48	—	—	—	—	—
Бабино.	1	1	—	—	13	6	1142	1	193	—	—	—	1	1	2	—	67	9	1234	51	15	—	—	—
Чудово.	3	—	—	1	3917	12	3140	33	36	—	3	—	1	—	—	5	18271	9	4257	2	178	—	12	—
Волховъ	8	1	—	—	6	7	1231	—	—	—	1	—	1	1	—	1	13	2	1192	—	114	—	—	—
Гряды	—	3	—	—	8	—	1471	1	2	—	—	—	—	3	—	—	47	—	1929	1	25	—	1	—
Малая-Вишера	—	—	—	—	162	6	2765	3	105	2	2	—	—	1	—	3	215	42	2667	34	68	9	19	11
Бурга	—	5	—	—	38	2	6108	38	242	—	3	—	—	2	—	1	60	7	6690	61	130	1	4	—
Веребье	3	—	—	—	100	1	4147	—	282	—	13	—	5	—	—	1	47	14	4894	5	354	—	9	—
Торбино	—	—	—	2	83	2	3645	15	311	—	14	2	—	1	—	—	66	—	4474	3	207	—	22	—
Боровичи.	—	—	—	2	7	—	1610	—	19	—	—	—	—	—	—	—	29	10	1905	8	67	—	3	—
Окуловка	3	—	—	—	40	1	26	3	38	—	—	11	—	1	—	—	98	8	62	7	27	—	—	—
Угловка	—	—	—	—	3	10	9	11	—	—	1	—	1	—	—	—	20	5	22	—	3	—	—	—
Валдай.	—	5	28	1	15	5	19	1	30	—	—	—	—	—	—	—	18	4	5	1	93	—	—	—
Березай	—	2	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5	44	48	3	1	2	—	—	—
Бологое	—	5	—	8	4	20	1	1	—	—	1	2	—	2	—	—	6	—	4	1	—	—	—	—
Зарѣчье	—	—	—	—	3	15	—	1	—	—	—	11	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вышній-Волочекъ	4	1	3	2	946	99	—	1	22	2	28	—	4	—	4	—	442	16	125	8	—	—	—	—
Осѣченка.	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	1	—	—	—	—	—
Спирово	1	4	—	—	49	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	34	—	2	1	—	—	—	—
Калашниково	—	—	—	—	6	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	9	1	—	—	—	—	—

1877 ГО				
БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				Мл
Крупный.		Домашн. птица.		Кр
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.
22	11	57	277	38
1	7	—	2	53
—	—	—	3	1
7	—	—	3	6
—	—	—	—	3
—	1	58	3	259
—	—	—	9	11
—	3	—	—	27
—	—	31	4	2093
—	—	—	3	1
—	—	—	—	13
—	7	—	3	11
—	13	—	—	30
18	—	2	—	5
4	—	50	2	6
—	—	5	—	2
—	—	—	8	8
—	—	47	1	1
—	1	—	—	2
—	—	—	—	—
2	2	—	2	—
—	—	—	—	—
—	—	—	1	103
—	—	—	—	—
—	—	—	1	1
—	—	—	—	1

С К О Р О С Т И.					1 8 7 7 Г О Д Ъ.								1 8 7 8 Г О Д Ъ.																С Т А Н Ц И И.			
га. Приб. Отпр. Приб. Отпр. Приб.					БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				МАЛОЙ СКОРОСТИ.				БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				М А Л О Й С К О Р О С Т И.															
					Крупный.		Домашн. птица.		Крупный.		Мелный.		Скотъ.		Птица домашн.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.		Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.				
					Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О т п р а в л е н о .							
50641	7	20796	2	305	22	11	57	277	38	133518	112	63856	16	7	16	74	48	149289	25	35567	8	19811	28	358	0,03	0,06	0,04	6,94	С.-Петербургъ.			
636	—	—	—	—	1	7	—	2	53	150	6	434	1	8	—	—	9	183	82	346	—	—	2	—	—	0,06	—	0,49	Колпино.			
—	—	—	—	—	—	—	3	1	7	5	12	—	—	—	—	—	19	52	3	1	—	2	—	—	—	—	—	—	Сабляно.			
—	—	—	5	—	7	—	3	6	4	1	23	6	—	—	—	—	1	7	—	—	—	—	6	—	—	—	—	1,46	Тосно.			
—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	65	10	—	—	—	—	—	13	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ушаги.			
16	3	—	5	—	—	1	58	3	259	32	1617	7	1	—	11	—	186	67	1054	3	3	—	—	9	0,12	2,92	0,01	—	Любань.			
—	—	—	—	—	—	—	9	11	—	13	—	—	—	—	—	—	11	3	15	—	—	—	—	6	—	0,04	—	—	Померанье.			
51	15	—	—	—	—	3	—	—	27	7	744	—	3	1	—	—	47	4	881	—	6	—	—	—	0,03	2,44	0,03	—	Бабино.			
2	178	—	12	—	—	—	31	4	2093	9	2695	23	—	2	—	—	295	7	1690	2	89	—	1	5	0,19	4,68	0,44	0,24	Чудово.			
—	114	—	—	—	—	—	—	3	1	3	1678	—	2	—	—	1	3	4	2015	5	11	—	—	—	—	5,59	0,05	—	Волхово.			
1	25	—	1	—	—	—	—	—	13	1	1925	17	—	—	—	—	10	1	1316	4	10	—	6	—	—	3,65	0,05	1,46	Гряды.			
34	68	9	19	11	—	7	—	3	117	22	2666	20	—	—	—	4	66	45	1429	7	59	5	—	1	0,04	5,35	0,29	—	Малая-Вишера.			
61	130	1	4	—	—	13	—	—	30	12	6087	48	—	1	14	—	44	7	4627	13	310	8	9	—	0,02	12,83	0,56	2,23	Бурга.			
5	354	—	9	—	18	—	2	—	55	25	4631	6	1	2	1	4	74	8	3070	1	298	—	16	—	0,04	8,51	1,50	3,97	Веребье.			
3	207	—	22	—	4	—	50	2	69	1	4310	10	—	—	13	—	88	3	2962	6	219	2	6	—	0,05	8,21	1,10	1,46	Торбино.			
8	67	—	3	—	—	—	5	—	24	8	2005	3	—	—	—	—	14	3	1591	12	58	—	6	3	—	4,41	0,29	1,46	Боровичи.			
7	27	—	—	—	—	—	8	89	6	35	—	—	1	—	8	—	124	26	17	5	30	—	—	—	0,08	0,04	0,15	—	Окуловка.			
—	3	—	—	—	—	—	47	1	10	—	13	3	—	—	11	—	16	1	29	—	—	—	—	—	—	0,08	—	—	Угловка.			
1	93	—	—	—	—	1	—	—	24	2	239	—	—	—	—	—	19	2	1	1	359	—	2	—	0,01	—	1,80	0,49	Валдай.			
2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—	—	3	—	—	—	—	—	0,05	—	Березай.			
1	2	—	—	—	2	2	—	2	5	3	1	—	1	—	—	2	8	11	—	3	1	—	1	—	—	—	—	0,24	Бологое.			
1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	1	—	—	—	6	1	6	—	30	—	—	—	—	0,01	0,15	—	Заръчье.			
8	—	—	—	—	—	—	—	1	1051	6	319	2	—	2	—	6	1773	82	5	3	184	—	12	2	1,18	0,01	0,93	2,97	Вышний-Волочскъ.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	0,01	—	—	Освеченка.			
1	—	—	—	—	—	—	—	1	17	4	47	—	—	—	4	—	10	3	—	3	3	—	—	—	—	—	—	0,05	—	Спирово.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2	—	2	—	—	—	—	21	1	1	—	—	—	—	—	—	0,01	—	—	—	Калашниково.		

					1 8 7 7 Г О Д Ъ.								1 8 7 8 Г О Д Ъ.																СТАНЦИИ.				
С К О Р О С Т И.					БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				МАЛОЙ СКОРОСТИ.				БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				М А Л О Й С К О Р О С Т И.																
					Крупный.		Домашн. птица.		Крупный.		Мелкий.		Скотъ.		Птица домашн.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.		Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	О т п р а в л е н о.				
б.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.									
1	17	—	—	—	—	—	—	9	38	2	6	5	1	—	2	—	13	14	—	2	25	—	—	—	—	—	—	0,12	—	Осташково.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кулицкая.			
2	1	1	—	—	—	—	—	10	50	38	51	6	—	—	—	—	168	104	6	3	—	—	—	—	—	0,11	0,01	—	—	Тверь.			
—	4	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кузьминка.			
9	—	2	—	—	—	—	—	—	17	7	9	2	—	2	—	3	25	12	2	—	51	1	—	—	—	0,01	—	0,27	—	Завидово.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	—	—	1	—	—	—	15	4	10	1	—	—	—	—	—	—	0,02	—	—	Рышетниково.			
21	—	—	—	—	4	1	28	—	142	12	5	8	1	—	—	7	102	8	2	2	—	—	—	—	—	0,06	—	—	—	Клинь.			
14	—	—	—	—	6	3	—	2	55	15	4	6	—	8	—	—	24	13	—	1	—	—	—	—	—	0,01	—	—	—	Подсолнечное.			
7	—	—	5	—	—	—	—	2	9	13	21	14	1	1	—	—	26	8	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Крюково.			
1	—	—	—	1	—	1	—	7	5	8	3	—	—	1	—	—	7	15	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Химки.			
23	—	3	—	—	11	13	115	45	122940	173	43	77	15	4	29	5	135292	78	13	19	97	3	3	1	90,01	0,03	0,48	0,74	Москва.				
6	—	—	—	—	—	—	—	—	3	18	6	6	6	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Дороги: Варшавская.			
2	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1	—	1	—	—	2	—	4	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Балтйская.			
6	18753	5	187	—	—	—	5	—	1286	6	34026	4	—	—	—	—	5945	7	14626	7	16090	—	78	—	3,95	40,58	84,13	19,35	Новгородская.				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	45	—	—	—	—	—	32	7	4	2	2	—	1	—	0,02	0,01	0,01	0,24	Боровичская.				
15	652	4	42	1	—	1	—	—	4004	4	1214	24	—	6	—	—	3390	25	94	2	713	—	135	—	2,25	0,26	3,59	33,49	Рыбляско-Бологовская.				
8	—	—	—	—	—	—	—	—	46	1	18	2	—	—	—	—	335	5	4	3	3	—	58	—	0,22	0,01	0,01	14,36	Новоторжская.				
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	14	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Нижегородская.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Шуйско-Ивановская.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1378	1	3	1	—	—	—	—	1782	2	1	—	135	—	—	—	1,38	—	0,68	—	Московско-Рязанская.				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	20	—	—	—	—	—	1	—	1	—	300	—	—	—	—	—	—	1,51	—	Рязанско-Козловская.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	2	20	—	—	—	—	3	—	—	1	60	—	—	—	—	—	—	0,30	—	Рязско-Ваземская.			
2	21	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	5	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Моршанско-Сызранск			
—	40	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рязско-Моршанская.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Козлово-Тамбовская.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	—	2	—	—	—	—	—	10	—	—	—	80	—	3	—	—	—	0,40	0,74	Тамбово-Саратовская.				

СТАНЦИИ.	1875 ГОДЪ.												1876 ГОДЪ.												1877																											
	БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				МАЛОЙ СКОРОСТИ.								БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				МАЛОЙ СКОРОСТИ.								БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.																											
	Скотъ.		Живая птица.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.		Быки и коровы.		Живая птица.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.		Крупный.		Домашн. птица.																									
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.																								
Козл.-Вор-Ростская. .	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	3	1	3	1	40	—	5	—	—	—	—	—																								
Грязе-Царицынская. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Оренбургская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Рост.-Владикавказская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Орлов.Грязская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Моск.-Брестская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Моск.-Курская.	—	1	—	—	56	21	—	17	—	—	—	—	—	—	—	3	6	—	2	35	—	—	—	—	—	—	5	—																								
Кіево-Брестская. . . .	—	—	—	—	1	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Одесская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Курско-Харьковская. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Харько-Николаевская.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Константиновская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Ланд.-Роменская. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Лозово-Севастопольская	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Орлово-Витебская. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Фастовская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Ливенская.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Моск.-Ярославская. . .	—	—	—	—	14	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Курско-Кіевская. . . .	—	—	—	—	—	6	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
Итого.	98		591		97650		47660		17465		240		74		78		124499		51760		20821		323		75		398																									
Отношеніе	Крупнаго 97748 100												Мелкаго 65365 100												Крупнаго 124573 127												Мелкаго 72904 111												Круп. 134,237 137			

Таблица № 4.

С К О Р О С Т И.					1 8 7 7 Г О Д Ъ.								1 8 7 8 Г О Д Ъ.																С Т А Н Ц И И.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
					БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				МАЛОЙ СКОРОСТИ.				БОЛЬШОЙ СКОРОСТИ.				М А Л О Й С К О Р О С Т И.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
					Крупный.		Домашн. птица.		Крупный.		Мелкий.		Скотъ.		Птица домашн.		Быки и коровы.		Телята.		Свиньи.		Овцы.		Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
					Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О т п р а в л е н о.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
1	40	—	5	—	—	—	—	—	6	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1875 1876

1875		1876		1877		1878		1879		1880		1881		1882		1883		1884		1885		1886		1887		1888		1889		1890		1891		1892		1893		1894		1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927		1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934		1935		1936		1937		1938		1939		1940		1941		1942		1943		1944		1945		1946		1947		1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		1963		1964		1965		1966		1967		1968		1969		1970		1971		1972		1973		1974		1975		1976		1977		1978		1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031		2032		2033		2034		2035		2036		2037		2038		2039		2040		2041		2042		2043		2044		2045		2046		2047		2048		2049		2050		2051		2052		2053		2054		2055		2056		2057		2058		2059		2060		2061		2062		2063		2064		2065		2066		2067		2068		2069		2070		2071		2072		2073		2074		2075		2076		2077		2078		2079		2080		2081		2082		2083		2084		2085		2086		2087		2088		2089		2090		2091		2092		2093		2094		2095		2096		2097		2098		2099		2100		2101		2102		2103		2104		2105		2106		2107		2108		2109		2110		2111		2112		2113		2114		2115		2116		2117		2118		2119		2120		2121		2122		2123		2124		2125		2126		2127		2128		2129		2130		2131		2132		2133		2134		2135		2136		2137		2138		2139		2140		2141		2142		2143		2144		2145		2146		2147		2148		2149		2150		2151		2152		2153		2154		2155		2156		2157		2158		2159		2160		2161		2162		2163		2164		2165		2166		2167		2168		2169		2170		2171		2172		2173		2174		2175		2176		2177		2178		2179		2180		2181		2182		2183		2184		2185		2186		2187		2188		2189		2190		2191		2192		2193		2194		2195		2196		2197		2198		2199		2200		2201		2202		2203		2204		2205		2206		2207		2208		2209		2210		2211		2212		2213		2214		2215		2216		2217		2218		2219		2220		2221		2222		2223		2224		2225		2226		2227		2228		2229		2230		2231		2232		2233		2234		2235		2236		2237		2238		2239		2240		2241		2242		2243		2244		2245		2246		2247		2248		2249		2250		2251		2252		2253		2254		2255		2256		2257		2258		2259		2260		2261		2262		2263		2264		2265		2266		2267		2268		2269		2270		2271		2272		2273		2274		2275		2276		2277		2278		2279		2280		2281		2282		2283		2284		2285		2286		2287		2288		2289		2290		2291		2292		2293		2294		2295		2296		2297		2298		2299		2300		2301		2302		2303		2304		2305		2306		2307		2308		2309		2310		2311		2312		2313		2314		2315		2316		2317		2318		2319		2320		2321		2322		2323		2324		2325		2326		2327		2328		2329		2330		2331		2332		2333		2334		2335		2336		2337		2338		2339		2340		2341		2342		2343		2344		2345		2346		2347		2348		2349		2350		2351		2352		2353		2354		2355		2356		2357		2358		2359		2360		2361		2362		2363		2364		2365		2366		2367		2368		2369		2370		2371		2372		2373		2374		2375		2376		2377		2378		2379		2380		2381		2382		2383		2384		2385		2386		2387		2388		2389		2390		2391		2392		2393		2394		2395		2396		2397		2398		2399		2400		2401		2402		2403		2404		2405		2406		2407		2408		2409		2410		2411		2412		2413		2414		2415		2416		2417		2418		2419		2420		2421		2422		2423		2424		2425		2426		2427		2428		2429		2430		2431		2432		2433		2434		2435		2436		2437		2438		2439		2440		2441		2442		2443		2444		2445		2446		2447		2448		2449		2450		2451		2452		2453		2454		2455		2456		2457		2458		2459		2460		2461		2462		2463		2464		2465		2466		2467		2468		2469		2470		2471		2472		2473		2474		2475		2476		2477		2478		2479		2480		2481		2482		2483		2484		2485		2486		2487		2488		2489		2490		2491		2492		2493		2494		2495		2496		2497		2498		2499		2500		2501		2502		2503		2504		2505		2506		2507		2508		2509		2510		2511		2512		2513		2514		2515		2516		2517		2518		2519		2520		2521		2522		2523		2524		2525		2526		2527		2528		2529		2530		2531		2532		2533		2534		2535		2536		2537		2538		2539		2540		2541		2542		2543		2544		2545		2546		2547		2548		2549		2550		2551		2552		2553		2554		2555		2556		2557		2558		2559		2560		2561		2562		2563		2564		2565		2566		2567		2568		2569		2570		2571		2572		2573		2574		2575		2576		2577		2578		2579		2580		2581		2582		2583		2584		2585		2586		2587		2588		2589		2590		2591		2592		2593		2594		2595		2596		2597		2598		2599		2600		2601		2602		2603		2604		2605		2606		2607		2608		2609		2610		2611		2612		2613		2614		2615		2616		2617		2618		2619		2620		2621		2622		2623		2624		2625		2626		2627		2628		2629		2630		2631		2632		2633		2634		2635		2636		2637		2638		2639		2640		2641		2642		2643		2644		2645		2646		2647		2648		2649		2650		2651		2652		2653		2654		2655		2656		2657		2658		2659		2660		2661		2662		2663		2664		2665		2666		2667		2668		2669		2670		2671		2672		2673		2674		2675		2676		2677		2678		2679		2680		2681		2682		2683		2684		2685		2686		2687		2688		2689		2690		2691		2692		2693		2694		2695		2696		2697		2698		2699		2700		2701		2702		2703		2704		2705		2706		2707		2708		2709		2710		2711		2712		2713		2714		2715		2716		2717		2718		2719		2720		2721		2722		2723		2724		2725		2726		2727		2728		2729		2730		2731		2732		2733		2734		2735		2736		2737		2738		2739		2740		2741		2742		2743		2744		2745		2746		2747		2748		2749		2750		2751		2752		2753		2754		2755		2756		2757		2758		2759		2760		2761		2762		2763		2764		2765		2766		2767		2768		2769		2770		2771		2772		2773		2774		2775		2776		2777		2778		2779		2780		2781		2782		2783		2784		2785		2786		2787		2788		2789		2790		2791		2792		2793		2794		2795		2796		2797		2798		2799		2800		2801		2802		2803		2804		2805		2806		2807		2808		2809		2810		2811		2812		2813		2814		2815		2816		2817		2818		2819		2820		2821		2822		2823		2824		2825		2826		2827		2828		2829		2830		2831		2832		2833		2834		2835		2836		2837		2838		2839		2840		2841		2842		2843		2844		2845		2846		2847		2848		2849		2850		2851		2852		2853		2854		2855		2856		2857		2858		2859		2860		2861		2862		2863		2864		2865		2866		2867		2868		2869		2870		2871		2872		2873		2874		2875		2876		2877		2878		2879		2880		2881		2882		2883		2884		2885		2886		2887		2888		2889		2890		2891		2892		2893		2894		2895		2896		2897		2898		2899		2900		2901		2902		2903		2904		2905		290	
------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	-----	--

Приложение № 1.

Таблица № 5.

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продук-
товъ по мѣсячно 1879 года.

Таблица № 5.

МѢСЯЦЫ.	1875 г.		1876 г.		1877 г.				1878 г.		1879 г.		Всего за 1878 и 1879 г.		% отношеніе за 1878 и 1879.											
	Большая скорость.	Малая скорость.	Большая скорость.	Малая скорость.	Большая скорость.	Малая скорость.	Большая скорость.		Малая скорость.		Малая скорость.		Малая скорость.		Малая скорость.											
	Р О Д Ы								Ж И В О Т Н Ы Е																	
	Скотъ.	Крупн.	Мелк.	Скотъ.	Круп.	Мелк.	Скотъ.	Крупн.	Мелк.	Скотъ.	Быки и коровы.	Теляты.	Свиньи.	Овцы.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Крупный скотъ.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Крупный скотъ.	Телята.	Свиньи.	Овцы.
Январь	2	4795	3221	2	6386	3558	2	7109	3776	—	7757	1803	1470	6	7780	1152	599	1	15537	2955	2069	7	5,4	4	5,7	1
Февраль	3	3875	2631	6	4036	2988	5	3731	3046	5	4521	1838	1272	4	4158	884	473	3	8679	2722	1745	7	2,8	3,7	4,8	1
Мартъ	9	4058	3326	8	4909	7071	9	5735	6723	3	4932	2599	727	12	6362	4222	210	31	11294	6821	937	43	3,7	9,4	2,5	6,4
Апрѣль	13	4659	8604	12	6331	7646	2	8856	8000	5	6753	7219	357	37	6012	4801	486	30	12765	12020	843	67	4,2	16,6	2,3	9,8
Май	18	10689	6875	12	10612	8232	21	10948	5873	17	14889	5033	406	45	14794	5539	285	4	29683	10572	691	49	9,8	14,6	1,9	7,1
Іюнь	10	10931	5688	12	15335	6782	10	13054	5792	1	18355	3913	178	8	14769	4572	202	1	33124	8485	380	9	10,9	11,7	1	1,4
Іюль	8	8076	5730	5	16154	5480	14	14533	4838	5	16895	3896	279	6	21145	4865	199	14	38040	8761	478	20	12,6	12,4	1,3	2,9
Августъ	13	10705	5119	4	15182	5822	1	15471	3736	1	18000	2897	1702	16	18566	3682	1168	43	36566	6579	2870	59	12,1	9,1	7,9	8,6
Сентябрь	4	15825	7160	3	18198	7471	9	18707	6044	2	19780	2388	3889	63	22146	2466	3498	46	41926	4854	7387	109	13,9	6,7	20,3	15,9
Октябрь	8	11833	8297	3	14018	9093	—	17767	6241	4	20905	1865	3920	103	18415	2042	4850	62	39320	3907	8770	165	13	5,4	24,1	24,4
Ноябрь	6	6547	5175	4	6526	5133	—	10191	6027	5	9583	1619	3948	96	8967	844	3721	28	18550	2463	7669	124	6,1	3,4	21,1	18,1
Декабрь	4	5657	3657	1	6812	3628	2	8560	4610	10	7817	967	1689	7	7935	1150	741	17	15752	2117	2430	24	5,2	2,9	6,7	3,4
В С Е Г О	98	97650	65483	72	124499	72904	75	134162	64706	58	150187	36037	19837	403	151049	36219	16432	280	301236	72256	36269	683	100	100	100	100
ОТНОШЕНІЕ	—	100	100	—	127	111	—	137	98	—	163	562	77	87	154	52	931	82	—	—	—	—	—	—	—	—

Приложеніе № 1.

Таблица № 6.

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе мясныхъ продуктовъ по станці-
ямъ въ 1875, 1876, и 1878 г.

СТАНЦИИ.	1875 Г.		1876 Г.		1877 Г.																				1878 Г.								1879 Г.								1880 Г.								СТАНЦИИ.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	Р О Д Ь П Р О Д																				У Ж Т А.								% О Т Н О Ш Е Н І Е.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	М				А				Л				О				И				С				К				О				Р				О				С				Т					И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М				А				С				В				К				П				О				Р				О				С				Т				И				М			

[illegible]

Табл. № 6—7.

Таблица № 7.

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе молочныхъ продуктовъ по стан-
ціямъ въ 1875, 1876, и 1878 г.

Станціи.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8				7 8.								1 8 7 8.								СТАНЦІИ.				
	П Р О Д У К Т Ы.																П Р О Д У К Т Ы.																
	Масло коровье.		С ы р ъ.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		Сметана.		Творогъ.		Молоко.	Сгущен. молоко.	Масло.	Сырѣ.	Молочные скопы.	Сметана.		Творогъ.			
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н О.										
С.-Петербургъ	5426	108110	8994	29253	4339	112359	8675	37071	—	1813	1053	—	8677	186366	6922	38720	—	2225	—	3562	—	13642	—	100	4,08	9,86	—	—	—	С.-Петербургъ.			
Колпино	2	230	—	—	3	500	—	17	—	—	—	—	10	438	—	2	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	Колпино.			
Саблино	—	49	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Саблино.			
Тосна	—	401	470	—	24	226	—	—	—	—	—	—	35	168	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01	—	—	—	—	—	Тосна.			
Ушаки.	—	17	—	—	—	11	—	—	1736	—	—	—	—	83	—	—	—	—	—	9	—	95,75	—	—	—	—	—	0,04	—	Ушаки.			
Любань	4	358	—	—	12	448	—	—	—	—	—	—	—	192	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	0,09	—	Любань.			
Померанье	—	74	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Померанье.			
Бабино	—	12	—	—	24	23	—	—	—	—	—	—	—	42	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	0,03	—	Бабино.			
Чудово	141	173	82	8	61	244	123	5	—	—	—	—	57	293	—	5	12	—	—	—	3	—	—	—	0,02	—	0,34	—	0,01	Чудово.			
Волховъ	26	442	—	—	48	331	11	—	—	—	—	—	18	472	—	—	10	—	—	—	128	—	—	—	—	—	0,28	—	0,58	Волховъ.			
Гряды	—	4	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Гряды.			
М. Вишера	8	246	—	11	2	425	—	53	—	—	—	—	7	288	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	М. Вишера.			

Таблица № 7.

[illegible]

Станціи.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8				7 8.				1 8 7 8.				СТАНЦІИ.												
	П Р О Д У К Т Ы.																П Р О Д У К Т Ы.																
	Масло коровье.		С ы р ъ.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		Сметана.			Творогъ.		Молоко.	Сгущен. молоко.	Масло.	Сырѣ.	Молочные скопы.	Сметана.	Творогъ.			
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.		Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н И Я.									
Спирово	241	—	—	6	355	42	—	3	—	—	—	—	134	67	—	3	8	—	—	—	20	—	—	—	0,66	—	0,22	—	0,09	Спирово.			
Калашниково	404	1	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1459	—	—	—	—	—	—	—	6,65	Калашниково.			
Осташково	792	3	—	2	700	—	164	—	—	—	—	—	267	3	144	—	—	—	—	—	2052	—	—	—	0,12	0,20	—	—	9,27	Осташково.			
Кулицкая	34	8	—	—	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,13	—	—	Кулицкая.			
Тверь	1816	463	1948	545	2380	1328	3541	587	—	—	—	6	1715	1177	2095	482	1	—	48	—	547	52	—	—	0,80	2,98	0,01	1,11	2,49	Тверь.			
Кузьминка	16	11	625	—	34	—	291	—	—	—	—	—	100	82	430	—	624	—	—	6	—	52	—	—	0,04	0,61	17,85	—	—	Кузьминка.			
Завидово	562	16	3477	40	522	109	4408	34	—	—	—	—	137	64	3159	17	414	—	11	—	19	—	—	—	0,06	4,50	11,88	0,25	0,08	Завидово.			
Рѣшетникова	130	5	—	—	81	28	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,88	—	—	Рѣшетниково.			
Клинъ	16	58	243	21	22	58	759	3	—	—	—	—	19	47	16	75	—	—	578	—	15	—	—	—	—	0,02	—	13,38	0,06	Клинъ.			
Подсолнечная.	116	6	—	—	21	5	24	—	—	—	—	—	5	44	—	—	—	—	—	—	12	2	—	—	—	—	—	—	0,05	Подсолнечная.			
Брюково	4	4	—	—	3	11	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Брюково.			
Химки	—	2	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Химки.			

Станции.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8						7 8.						1 8 7 8.						Станции.						
	П Р О Д У К Т Ы.														П Р О Д У К Т Ы.																		
	Масло коровье.		С ы р ъ.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		Сметана.		Творогъ.		Молоко.	Сгущен. молоко.	Масло.	Сыръ.		Молочные скопы.	Сметана.	Творогъ.			
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н И О.										
Москва.	13512	18842	1588	24214	11109	18501	4763	25559	—	—	—	602	23824	15046	5687	24047	—	1245	61	702	235	7555	—	—	11,21	8,10	—	1,41	1,07	Москва.			
Дороги: Варшавская.	55	118	198	—	201	19	—	16	—	—	—	—	55	19	4	28	—	—	—	—	—	—	—	—	0,02	—	—	—	—	Дороги: Варшавская.			
Балтійская	13	215	18065	—	169	561	20642	1864	—	—	—	—	133	740	17958	125	—	11	—	—	—	7	—	—	0,06	25,59	—	—	—	Балтійская.			
Новгородская	366	1733	201	290	253	1075	91	260	—	—	—	—	115	3750	35	306	—	—	—	—	8	1	—	—	0,05	0,04	—	—	0,03	Новгородская.			
Боровичская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5313	—	2254	5	—	—	1049	—	2014	—	—	—	2,50	3,21	—	24,29	9,19	Боровичская.			
Рыбинско-Бологовская	81225	671	21584	4427	84974	450	23498	3091	—	—	—	48	107469	89	23641	3070	1327	—	2026	—	12599	—	—	—	50,58	33,69	38,08	46,91	57,50	Рыб.-Бологовская.			
Новоторжская.	12092	128	1921	294	13940	175	1567	344	—	—	—	—	7523	688	1292	184	—	—	10	48	956	—	—	—	3,07	1,84	—	0,23	4,36	Новоторжская.			
Нижегородская	872	24	258	644	5318	27	491	668	—	—	—	2	43255	15	618	711	3	—	—	—	4	159	—	—	20,35	0,88	0,08	—	0,01	Нижегородская.			
Шуйско-Ивановская	165	—	—	—	78	—	—	17	—	—	—	—	168	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	0,07	—	—	—	—	Шуйско-Ивановская.			
Московско-Рязанская	27	125	—	3	9	11	—	13	—	—	—	—	102	522	65	1	—	—	—	—	25	205	—	—	0,04	0,08	—	—	0,11	Моск.-Рязанская.			
Рязанско-Козловская	421	—	—	7	366	—	—	36	—	—	—	366	597	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	0,28	—	—	—	—	Рязанско-Козловск.			
Рязско-Вяземская	92	—	—	76	20	—	81	98	—	—	—	—	86	10	—	77	—	—	—	—	—	—	—	—	0,04	—	—	—	—	Рязско-Вяземская.			

Таблица № 7.

Станции.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8						7 8.						1 8 7 8.						СТАНЦИИ.				
	П Р О Д У К Т Ы.														П Р О Д У К Т Ы.																
	Масло коровье.		С ы р ъ.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		Сметана.		Творогъ.		Молоко.	Сгущен. молоко.	Масло.	Сыръ.		Молочные скопы.	Сметана.	Творогъ.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н И О.								
Дороги: Моршанско-Сызранская	32	—	4	139	30	—	22	3	—	—	—	—	154	—	120	31	—	—	—	—	—	—	—	—	0,07	0,17	—	—	—	Дороги; Морш.-Сызранская.	
Рязско-Моршанская.	29	38	—	12	23	32	—	—	—	—	—	—	31	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01	—	—	—	—	Ряз.-Моршанская.	
Козлово-Тамбовская	5	—	—	138	6	—	—	158	—	—	—	—	9	27	—	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Козлово-Тамбовская.	
Тамбово-Саратовская.	7	—	—	—	59	5	—	205	—	—	—	—	399	5	—	85	—	—	—	—	—	—	—	—	0,18	—	—	—	—	Тамб.-Саратовская.	
Козлово-Воронежско-Ростовская. .	35	175	103	35	13	258	57	23	—	—	—	2	34	24	—	70	11	—	—	—	—	—	—	—	0,01	—	0,31	—	—	Козл.-Вор.-Ростовск.	
Грязе-Царицынская	—	—	—	23	11	9	—	16	—	—	—	—	60	9	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	0,02	—	—	—	—	Грязе-Царицынская.	
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01	—	—	—	—	Оренбургская.	
Ростово-Владикавказская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,03	—	—	—	Рост.-Владикавказск.	
Орловско-Грязская	—	—	42	49	5	—	4	100	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Орловско-Грязская.	
Московско-Брестская	1312	16	—	29	1082	15	—	43	—	—	—	—	4125	9	1755	165	—	—	—	—	—	—	—	—	1,91	1,50	—	—	—	Московско-Брестская.	
Московско-Курская	205	36	153	658	141	137	193	680	—	—	—	2	2927	3	739	710	765	3	—	—	1	—	—	—	1,37	1,05	21,95	—	—	Московско-Курская.	
Курско-Киевская	16	100	—	149	26	—	38	111	—	—	—	—	17	11	13	279	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Курско-Киевская.	

Таблица № 7.

Станции.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8						7 8.						1 8 7 8.						СТАНЦИИ.					
	П Р О Д У К Т Ы.														П Р О Д У К Т Ы.																	
	Масло коровье.		С ы р ъ.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молоко и сливки. Большой скорости.		Молоко сгущенное.		Масло коровье.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		Сметана.		Творогъ.		Молоко.	Сгушен. молоко.	Масло.	Сыръ.		Молочные скопы.	Сметана.	Творогъ.		
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н О.									
Дороги: Кіево-Брестская.	9	—	—	42	1	2	—	49	—	—	—	—	—	13	—	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Дороги: Кіево-Брестская.		
Одесская	—	6	33	135	—	—	—	72	—	—	—	—	7	—	—	157	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Одесская.		
Курско-Харьковская.	19	3	13	196	36	—	—	104	—	—	—	19	36	7	—	169	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01	—	—	—	—	Курско-Харьковск.		
Харьково-Николаевская	25	—	—	142	—	5	—	79	—	—	—	6	33	—	—	112	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01	—	—	—	—	Харьково-Никол.		
Константиновская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Константиновская.		
Либаво-Роменская	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Либаво-Роменская.		
Лозово-Севастопольская	17	—	9	6	18	—	—	2	—	—	—	—	137	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	0,06	—	—	—	—	Лозово-Севастоп.		
Орловско-Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Орлов.-Витебская.		
Фастовская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Фастовская.		
Ливенская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ливенская.		
Московско-Ярославская	1121	—	124	—	1084	4	1086	—	—	—	—	—	3185	12	2965	21	—	—	261	—	256	—	—	—	1,49	4,22	—	6,04	1,16	Москов.-Ярославск.		
Итого . . .	133281		61964		139140		71704		1813		1053		212451		70156	3484		4318		21908		100	100	100	100	100	100	100	100	Итого.		

Приложение № 1.

Таблица № 8.

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

Передвиженіе скота по мѣсяцамъ
1875—1878 г.

НАИМЕНОВАНИЕ ТОВАРОВЪ.	1		8		7		9		Г		О		Д		Ъ.		ВСЕГО.								
	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь		Іюль.		Августъ.			Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.	
	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%		Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%
Мясо свѣжее	207332	21,7	66857	7	72459	7,6	5286	0,5	3198	0,3	1204	0,1	3651	0,3	9164	0,9	31229	3,2	138509	14,5	133252	19,2	229631	24,1	951772
Свинина	88931	24,8	61708	17,2	33605	9,3	1774	0,4	490	0,1	351	0,1	58	—	275	—	7	—	1677	0,4	62020	17,2	107636	30	358532
Солонина.	15945	14,8	3119	2,9	13548	12,5	3409	3,1	3141	2,9	2798	2,6	3696	3,4	7867	7,3	5830	5,4	11553	10,7	7461	6,9	29324	27,3	107691
Окорока.	24202	22,9	26866	25,5	32033	30,4	3416	3,2	190	0,1	40	—	11	—	888	0,8	479	0,4	328	0,3	677	0,6	16210	15,3	105340
Баранина	4280	16,5	2	—	275	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1814	7	6728	26	12746	49,23	25847
Колбасы	2112	10,6	931	4,6	4509	22,7	318	1,6	1088	5,4	2207	11,1	1496	9,8	1284	6,4	524	2,6	941	4,7	554	2,8	3436	17,2	19850
Языки коровьи.	1998	12,4	1073	8,9	893	7,4	410	3,4	668	5,5	453	3,7	540	4,4	—	—	135	1,1	1921	15,9	2309	19,1	2148	17,8	12048
Телятина	2169	61,7	14	0,3	404	11,4	62	1,7	24	0,6	77	2,1	3	—	—	—	—	—	5	0,1	24	0,6	733	20,8	3515
Ветчина	8	1,7	17	3,6	215	45,8	9	1,9	10	2,1	59	12,5	11	2,3	12	2,5	48	10,2	25	5,3	—	—	55	11,7	469
Птица домашняя	37499	20,5	8690	4,7	3060	1,6	6319	3,4	11770	6,4	13761	7,5	10983	6	12107	6,6	13372	7,2	4774	3,6	9290	5	51267	27	182892
Дичь	21954	31,5	12034	17,2	2628	3,4	1	—	—	—	5	—	122	0,1	76	0,1	581	0,8	1366	1,9	15909	22,8	14925	21,4	69601
Куры	14	—	3	—	1840	10,6	10	—	32	0,1	30	0,1	75	0,4	528	3	1800	10,4	9512	55,4	841	4,8	2602	15	47279
Масло коровье	20745	9,7	6302	2,9	21519	10,1	9021	4,2	20079	9,4	14635	6,9	14251	6,7	16575	7,8	26232	12,3	24493	11,5	16819	7,9	21034	9,9	211705
Сыръ	1922	2,3	1165	1,3	6193	7,4	7723	9,3	7387	8,8	5367	6,3	8974	10,7	8201	9,8	9664	11,5	20012	23,9	3156	3,7	3756	4,4	83520
Творогъ	850	3,6	738	3,2	6109	26,5	467	2	1107	4,8	4457	19,3	1930	8,3	1721	7,4	1002	4,3	1658	7,2	1547	6,7	1429	16,6	23015
Сметана	390	8,6	—	—	1290	28,4	206	4,5	251	5,5	244	5,3	156	3,4	205	4,5	369	8,1	694	15,3	295	6,5	432	9,5	4532
Скопы молочные	33	1,2	—	—	738	27,7	248	9,3	302	11,3	422	15,8	5	0,1	346	1,3	160	6	100	3,7	180	6,7	129	4,8	2633

Таблица № 9.

Николаевская желѣзная дорога.

Передвиженіе скота, мясныхъ и молочныхъ продуктовъ по направленіямъ.

1875—1878 гг.

Таблица № 9.

№ № по по- рядку.	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.	1875 г.				1876 г.				1877 г.				1878 г.				И Т О Г О.			% ОТНОШЕНИЕ.	
		П О Н А П Р А В Л Е Н И Ю.																				
		кЪ С.-Петер.	кЪ Москвѣ.	ВСЕГО.	%	кЪ С.-Петер.	кЪ Москвѣ.	ВСЕГО.	%	кЪ С.-Петер.	кЪ Москвѣ.	ВСЕГО.	%	кЪ С.-Петер.	кЪ Москвѣ.	ВСЕГО.	%	кЪ С.-Петер.	кЪ Москвѣ.	ВСЕГО.	кЪ С.-Петер.	кЪ Москвѣ.
1	Быки и Коровы	97380	270	97650	Числа этого года приняты за 100.	124249	250	124489	127	133876	286	134162	137	149997	190	150187	153	505502	996	506498	99,81	0,19
2	Телята	50666	378	51044		51457	238	51695	101	44979	137	45116	88	35973	64	36037	70	183075	817	183892	99,55	0,45
3	Свиньи	14240	20	14260		20811	10	20821	146	19107	2	19109	134	19826	11	19837	139	73984	43	74027	99,94	0,06
4	Овцы	117	63	180		195	5	300	165	368	1	369	205	367	36	403	223	1147	105	1252	91,61	8,39
5	Куры	1518	37	1555		16739	8	16747	1076	37397	93	34490	2218	7842	130	7972	512	63496	268	63764	99,57	0,43
6	Домашнія птицы	149286	291	149580		146361	1275	147636	98	126154	152	126306	84	176768	125	176893	117	598569	1846	600415	99,69	0,31
7	Дичь	65063	1281	66344		29610	694	30304	45	48299	587	48886	70	57257	857	58114	87	200229	3419	203638	98,32	1,68
8	Зайцы битые	9571	1323	10894		8089	1488	9577	87	9994	818	10812	99	7869	565	8434	77	35523	4494	39717	89,46	10,54
9	Баранина	55023	117	55140		43280	4	43284	78	27601	6	27607	50	42500	40	42540	77	168404	167	168571	99,89	0,11
10	Свинина	321650	1322	332972		251561	711	252272	77	285387	389	285776	88	313545	1235	314760	47	1172143	3657	1175800	49,68	0,32
11	Солонина	145320	2687	148007		119719	4889	124608	62	122930	4546	121476	64	117648	7495	125143	63	505617	19617	525234	96,26	3,74
12	Говядина	768608	2630	771238		663035	3369	666404	86	555323	2623	557946	72	899496	4808	904304	130	2886462	13430	2899892	99,53	0,47
13	Телятина	12614	208	12822		10517	158	10675	83	9160	41	9201	71	8928	22	8950	69	41219	429	41648	98,72	1,28
14	Порасята битые	5388	75	5463		6534	32	6566	120	6307	25	6332	112	5099	121	5220	45	23328	253	23581	98,92	1,08
15	Ветчина	525	27	552		1697	84	1781	322	1626	55	1681	304	1761	27	1788	323	5609	193	5802	96,27	3,33
16	Колбаса	22825	754	23579		26528	499	27027	101	27069	585	27654	117	26806	999	27805	117	103228	2837	106065	97,32	2,68
17	Окорока	166054	1123	167177		127819	889	128708	76	110721	928	111649	62	146748	913	147661	88	551342	3853	555199	99,30	0,70
18	Языки бычьи	10987	5	10992		8327	5	8332	75	11909	242	12151	110	12648	166	12814	116	43871	418	44289	99,05	0,95
19	Молоко сгущенное	8	320	328		—	525	525	160	17	412	429	130	—	1033	1053	320	25	2310	2335	1,10	98,40
20	Масло коровье	110618	22663	133281		116241	22899	139140	104	189773	16581	206354	154	192596	19855	212451	159	609228	81998	691226	88,13	11,87
21	Молочные скопы	420	2178	2598		660	1061	1721	66	723	1183	1906	73	2236	1248	3484	134	4039	5670	9709	41,61	58,39
22	Сметана	2633	118	2751		3380	1018	4398	159	4011	470	4481	162	3610	708	4318	156	13634	2314	15948	85,49	14,51
23	Сыръ	30043	31921	61964		39787	31917	71704	115	46795	25616	72411	116	41655	28508	70156	114	158280	117955	276235	57,29	42,71
24	Творогъ	16586	7782	24368		18186	5828	24014	98	18303	7930	26233	107	13682	8226	21908	89	66757	29766	96523	69,16	30,84
25	Провизія домашняя	4331	7252	11583		4180	6452	10632	91	3635	5329	8964	77	4638	5265	9903	85	16784	24298	41082	40,86	59,14

Таблица № 10.

НОВГОРОДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе скота, по станціямъ за
1875 — 1879 гг.

[illegible]

Приложение № 1.

Таблица № 11.

Новгородская желѣзная дорога.

Передвиженіе скота по мѣсяцамъ

за 1875—1879 г.

Таблица № 11.

МѢСЯЦЫ	1875	1876					1877				1878 (*)				1879			ВСЕГО За 4 года съ 1876 по 1879 г.				% ОТНОШЕНІЕ.				
	С О Р Т Ъ												С Ж О Т А													
	Коровы и Быки.	Свиньи и Телята.	Коровы и Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Коровы и Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Коровы и Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Коровы и Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Коровы и Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Коровы и Быки.	Телята.	Свиньи.	Овцы.
Январь	105	2091	153	1152	1191	3	78	1049	1451		74	801	1439		25	379	546	1	330	3381	4627	6	2,7	5,2	6,8	1,6
Февраль	123	1571	90	1141	638	3	73	1011	944	8	20	852	1098	6	55	363	396	2	238	3367	3076	19	2,1	5,2	4,5	5,5
Мартъ	73	1814	237	2719	550	19	32	2108	864	6	24	1034	599	2	66	1001	154	6	359	6862	2167	33	3,1	10,6	3,2	9
Апрѣль	193	4018	977	2650	782	26	199	2914	640	8	30	3066	201	5	178	2093	223	8	1384	10723	1846	47	11,9	16,5	2,8	12,9
Май	494	3279	710	2693	327	27	58	2014	160	—	158	1825	321	1	427	2085	89	1	1353	8617	897	29	11,6	13,4	1,3	7,9
Іюнь	120	1803	62	1956	115	16	104	1700	174	—	3123	1432	94	—	37	1456	133	—	3326	6544	516	16	28,6	10,1	0,7	4,4
Іюль	20	2238	85	1778	138	—	5	1503	79	—	2120	1671	141	1	115	1863	86	1	2325	6815	444	2	19,9	10,5	0,6	0,5
Августъ	45	2218	174	1694	779	—	188	1009	288	2	130	1243	1207	2	39	1476	965	—	531	5422	3239	4	4,5	8,4	4,8	1,1
Сентябрь	95	4632	37	1609	4186	2	263	1125	2894	—	198	1166	3566	—	39	979	3209	1	537	4279	13855	3	4,6	7,3	20,5	0,8
Октябрь	147	6085	39	862	5710	101	59	794	3721	—	266	650	3427	—	104	822	4692	2	468	3128	17550	103	4,1	4,8	26	28
Ноябрь	28	3919	20	629	2910	2	274	708	3651	48	62	458	3343	25	43	412	3443	12	399	2207	13347	87	3,6	3,4	19,8	23,9
Декабрь	36	2488	152	1046	1171	6	22	805	2791	7	55	430	1348	—	149	621	536	1	378	2902	5846	14	3,2	4,5	8,6	3,8
Всего	1479	36156	2736	19329	18497	205	1355	16740	17657	80	6260	14628	16784	43	1277	13550	14472	35	11628	64247	67410	363	100	100	100	100
Отношеніе	—	—	100	100	100	100	49	86	95	39	290	75	90	21	46	70	72	17	—	—	—	—	—	—	—	—

*) 12-го Іюля 1878 г. открылся участокъ дороги отъ Новгорода до Руссы.

Таблица № 12.

новгородская дорога.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продук-
товъ по станціямъ.

1875-1879 гг.

СТАНЦИИ.	1875 г.						1876 г.						1877 г.						1878 г.						1879 г.						ВСЕГО въ 1875—1879 гг.			% ОТНОШЕНІЕ.		
	Р О Д Ъ Ж И В О Т Н Ы Х Ъ																																			
	Мясо.		Пров. дом.		Скоп. молоч.		Мясо.		Пров. дом.		Скоп. мол.		Мясо.		Пров. дом.		Скоп. молоч.		Мясо.		Пров. дом.		Скоп. молч.		Мясо.		Пров. дом.		Скоп. молоч.		Мясо.	Пров. дом.	Молоч. скоп.	Мясо.	Пров. дом.	Молоч. скоп.
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	П Е Р Е В Е З Е Н О.					
Чудово	12	1861	121	257	2	1	23	827	25	21	60	—	83	372	34	489	897	271	893	644	6	5	159	—	97	401	43	9	111	—	1108	229	1229	1,5	0,5	7
Трегубово . . .	—	69	—	14	—	—	—	54	73	8	—	5	—	59	3	5	—	—	—	11	—	—	—	—	15	41	—	207	—	2	15	76	—	0,02	0,1	—
Сп. Полысть . .	16	226	5	175	—	171	1	192	—	98	—	182	4	376	—	270	5	—	—	56	—	146	—	209	—	480	—	215	—	302	21	5	5	0,03	0,01	0,02
Мясной боръ . .	13	26	—	20	—	1	4	11	—	1	3	—	69	78	—	6	2	215	—	—	—	14	3	4	24	100	13	—	1	—	110	13	9	0,1	0,03	0,05
Подберезье . . .	—	7	—	37	—	—	—	—	—	9	—	—	12	79	6	5	—	—	—	33	3	6	—	—	1	660	—	52	—	5	13	9	—	0,01	0,02	—
Новгородъ . . .	14060	849	4030	3257	423	1265	6233	251	3622	5430	285	1253	10076	341	2618	2940	340	4058	2455	7134	1546	2653	155	3549	922	4779	1644	5135	181	3260	33746	13460	1384	51,7	33,9	7,8
Воробейка. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Борокъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	642	—	—	4	1	12	442	16	38	—	—	27	16	4	0,04	0,04	0,02
Шимскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1333	52	233	398	—	327	2593	741	287	1171	60	422	3926	520	60	6	1,3	0,3
Верещина	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1877	—	92	4	—	2	532	89	594	583	—	4	2409	686	—	3,6	1,7	—
Перетерка . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	24	—	—	—	—	—	24	50	—	0,03	0,1	—
Ст. Руща	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6383	9868	202	2443	76	531	5172	336	651	1110	121	635	11555	851	197	17,7	2,1	1,1
Дор. Николаев .	869	11947	3160	3620	1260	390	262	5196	5367	3632	829	200	288	9368	3008	1996	1137	—	1815	—	5294	1795	3940	121	4934	6517	6281	1252	4117	150	8168	23110	11983	12,5	58,3	64,3
Рыб.-Бологов.	15	—	125	—	143	—	8	—	97	—	157	—	136	—	20	—	411	—	3	—	25	—	407	—	—	—	165	—	189	—	162	432	1307	0,2	1,1	7,4
Новоторжск. . .	—	—	8	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	3	—	—	3	—	3666	—	—	—	—	—	265	—	—	—	—	—	3939	16	3	6	0,04	0,02
Нижегород. . .	—	—	31	—	—	—	—	—	7	—	306	—	—	—	24	—	1749	—	—	—	13	—	—	—	8	—	80	—	—	—	8	155	2055	0,01	0,3	11,7
Всего	14985		7480		1828		6531		9199		1640		10676		5711		4544		18440		7464		4744		14599		9774		4780		65231	39628	17536	100	100	100
% Отношеніе .	100		100		100		43		122		84		71		76		59		123		99		247		97		130		262		—	—	—	—	—	—

Таблица № 13.

новгородская дорога.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продук-
товъ по мѣсяцамъ 1879 г.

М ѣ с я ц ы.	1 8		7 9		Г О Д ъ.		М ѣ с я ц ы.
	Мясо и дичь.	%	Домашняя провизія и сыръ.	%	Масло и снопы.	%	
Январь	4086	27,9	416	4,2	691	14,4	Январь
Февраль	603	4,1	370	3,7	156	3,2	Февраль.
Мартъ	1689	11,5	695	7,1	498	10,4	Мартъ
Апрѣль	91	0,6	305	3,1	168	3,5	Апрѣль
Май	464	3,1	1045	10,6	200	4,1	Май
Іюнь.	111	0,7	784	8	90	1,8	Іюнь
Іюль	487	3,3	524	5,3	299	6,2	Іюль.
Августъ	631	4,3	431	4,4	409	8,7	Августъ
Сентябрь.	773	5,3	2523	25,8	1152	24,1	Сентябрь
Октябрь	983	6,7	1914	19,8	612	12,8	Октябрь
Ноябрь	1263	8,5	302	3	278	5,9	Ноябрь
Декабрь.. . . .	3418	23,4	465	4,7	227	4,7	Декабрь
И т о г о.	14599	100	9774	100	4780	100	И т о г о.

Таблица № 14.

НОВОТОРЖСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе скота по станціямъ и мѣсяцамъ
1875—1879 гг.

Таблица № 14.

СТАНЦИИ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	Всего.		%		1879 года.												
	Р О Д Ъ Ж И В О Т Н Ы Х Ъ.										Р О Д Ъ Ж И В О Т Н Ы Х Ъ.											
	Крупный.	Мелкий.	Крупный.	Мелкий.	Крупный.	Мелкий.	Крупный.	Мелкий.	Крупный.	Мелкий.	Крупный рог. скоть.		Телята.		Свиньи.		Овцы.					
Отпр.											Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.					
Ржевъ.	65	7	79	4	79	8	340	57	580	35	1143	111	59,4	63	553	2	4	1	1	—	31	—
Панино	—	—	1	—	—	—	1	—	3	—	5	—	0,2	—	2	—	—	1	—	—	—	—
Старица.	7	—	32	2	10	2	15	3	15	1	79	8	4	4,4	4	1	—	—	—	—	1	—
Высокое.	13	—	9	2	2	4	6	—	1	—	31	6	1,6	3,3	—	1	—	1	—	—	—	—
Ильино	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	5	—	0,2	—	4	—	—	—	—	—	—	—
Торжокъ	56	—	58	2	54	20	57	4	26	1	251	27	12,9	15,1	10	4	—	—	—	—	1	—
Терешково.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Осташково.	21	—	1	—	3	—	3	1	8	1	36	2	1,8	1,1	2	—	1	—	—	—	—	—
Николаевск. ж. д.	48	4	160	9	46	3	63	4	64	2	381	22	19,7	13	1	568	1	3	—	1	—	33
ВСЕГО. .	210	11	340	19	194	37	486	69	702	40	1932	176	100	100	576		6		1		33	

616

Таблица № 14.

МѢСЯЦЫ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	Всего.		%		1879 года.								
	Р О Д Ъ Ж И В О Т										Н Ы Х Ъ.				Р О Д Ъ Ж И В О Т Н Ы Х Ъ.			
	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	Крупный рог. скотъ.	Телята.	Свиньи.	Овцы.
Январь	10	—	23	—	7	1	7	—	9	—	56	1	2,9	0,5	4	—	—	—
Февраль.	11	—	7	—	19	—	5	—	10	1	52	1	2,7	0,5	—	—	—	1
Мартъ.	36	1	95	1	8	4	14	—	26	—	179	6	9,3	3,3	9	—	—	—
Апрѣль	13	1	53	1	26	4	33	3	14	—	139	9	7,1	5,4	3	—	—	—
Май.	33	—	52	5	29	1	46	1	24	2	184	9	9,2	5,1	1	1	—	1
Іюнь	12	2	12	5	13	1	5	—	352	1	394	9	20,4	5,1	341	1	—	—
Іюль	12	—	4	—	18	—	287	4	199	—	520	4	26,9	2,2	194	—	—	—
Августъ.	27	—	9	1	30	2	8	—	18	5	92	8	4,7	4,4	13	2	—	3
Сентябрь	33	7	15	1	18	5	16	26	18	17	100	56	5,2	31,6	8	—	—	17
Октябрь.	19	—	25	2	7	14	25	21	17	12	93	49	4,8	29	1	2	1	9
Ноябрь	1	—	36	3	7	5	11	14	12	2	67	24	3,4	13,5	1	—	—	2
Декабрь.	3	—	9	—	12	—	29	—	3	—	56	—	2,9	—	1	—	—	—
ВСЕГО. .	210	11	340	19	194	37	486	69	702	40	1932	176	100	100	576	6	1	33
% отношеніе .	100	100	161	172	92	336	231	627	334	363	—	—	—	—	616			

Таблица № 15.

НОВОТОРЖСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продук-
товъ по станціямъ за 1875 — 1879 г. и по
мѣсяцамъ за 1879 г.

Таблица № 15.

СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ.	1875 г.								1876 г.								1877 г.				1878 г.				1879 г.				В С Е Г О.				% отношеііе.			
	Р О Д Ъ																П Р Е Д М Е Т О В Ъ.																			
	Масло ко- ровье.		Молочные скопы.		Мясо всеѣхъ сортѡвъ.		Птица д. и дичь.		Масло ко- ровье.		Молочные скопы.		Мясо всеѣхъ сортѡвъ.		Птица д. и дичь.		Масло.	Скопы	Мясо.	Птица	Масло.	Скопы	Мясо.	Птица	Масло.	Скопы	Мясо.	Птица	Масло.	Скопы.	Мясо.	Птица.	Масло.	Скопы	Мясо.	Птица
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	П Е Р Е В Е З Е Н О.																			
Ржевъ	8913	312	745	34	21154	67	99	50	10495	174	1064	108	21632	162	38	2	9857	1008	27099	78	5752	799	47047	57	6370	2142	29008	54	41387	5758	145940	326	73,3	38,6	80,9	18,8
Панино	76	—	—	—	—	—	1	—	48	—	170	—	9	—	—	—	28	271	2	—	49	—	127	—	95	262	29	—	296	703	167	1	0,5	4,7	0,1	0,05
Старица	1229	45	933	16	283	28	—	—	1251	—	846	26	673	213	—	—	1402	2429	905	—	552	1259	1163	—	675	459	1183	—	5109	5926	4207	—	9	39,7	2,3	—
Высокое	190	—	37	—	141	45	50	—	458	—	70	—	7	41	—	—	491	28	164	—	190	25	17	—	238	49	21	—	1567	209	350	50	2,7	1,3	0,2	2,8
Ильино	507	—	—	—	6	5	11	—	194	—	—	—	24	14	2	—	126	4	18	—	127	—	7	—	51	—	2	2	1005	4	57	15	1,7	0,02	0,03	0,3
Торжекъ	1235	646	467	75	7047	511	139	141	1259	135	303	32	2806	287	26	20	899	218	5387	—	748	275	3472	6	817	34	4216	76	4958	1297	22928	247	8,7	8,7	12,7	14,3
Терешково	35	—	3	—	13	—	—	—	39	—	—	—	5	—	—	—	16	—	41	—	—	—	—	—	6	1	397	—	96	4	456	—	0,1	0,02	0,2	—
Осташково	—	20	—	4	71	110	—	33	25	—	—	—	26	113	—	—	20	—	—	—	—	—	4	—	23	—	—	50	68	—	101	50	0 01	—	0,05	2,8
Другія дороги	639	11801	125	2181	315	28264	191	267	272	13732	166	2453	596	24948	220	6	48	251	158	194	680	209	2083	109	266	251	2840	322	1905	1002	5992	1036	3,3	6	3,3	60
ВСЕГО.	12824		2310		29030		491		14041		2619		25778		286		12887	4209	33774	272	8098	2567	53920	172	8541	3198	37696	504	56391	14903	180198	1725	100	100	100	100
Отношеніе	100		100		100		100		114		113		88		58		100	182	116	55	63	111	185	35	66	138	129	102	—	—	—	—	—	—	—	—

РОДЪ ТОВАРА.	В Ъ 1 8 7 9 Г О Д У.																								Всего.
	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь.		Іюль.		Августъ.		Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		
	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	Перевез.	%	
Масло коровье.	575	6,7	140	1,6	1405	16,4	144	1,6	398	4,6	485	5,6	477	5,5	613	7,2	725	8,4	916	10,7	1226	14,4	1437	16,8	8541
Молочные скопы	274	8,6	—	—	254	7,9	41	1,3	74	2,31	927	28,9	676	21,2	382	11,9	223	7	222	6,9	61	1,9	64	2	3198
Мясо всякое	2169	5,7	2772	7,3	2552	6,7	901	2,3	965	2,5	142	0,8	127	0,3	1612	4,2	8637	22,9	8088	21,4	6096	16,1	3635	9,8	37696
Птица и дичь.	65	12,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	12,3	377	74,8	504

Приложеніе № 1.

Таблица № 16.

БОРОВИЧСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Таблица № 16.

С Т А Н Ц И И.	1 8 7 7 г о д а .				1 8 7 8 г о д а .				В с е г о .		%.	
	Скотъ.		Мясо и молочн. продукты.		Скотъ.		Мясо и молочн. продукты.		Скотъ.	Мясо и молочные продукты.	Скотъ.	Мясо и молочные продукты.
	Отправл.	Прибыло.	Отправл.	Прибыло.	Отправл.	Прибыло.	Отправл.	Прибыло.	О т п р а в л е н о .			
Боровичи.	2	15	138	43	2	3	54	135	4	192	17,3	29,8
Травково.	2	—	312	—	1	2	2	5	3	314	13	48,7
Суворовская.	9	2	—	138	—	—	—	—	9	—	39,1	—
Угловка	4	—	—	269	3	1	138	54	7	138	30,4	21,4
В С Е Г О	17		450		6		194		23	644	100	100

Таблица № 17.

Рыбинско-Бологовская желѣзная дорога.

Передвиженіе крупнаго и мелкаго скота по стан-
ціямъ 1875—1879 гг.

[illegible]

Таблица № 18.

РЫБИНСКО-БОЛОГОВСКАЯ Ж. Д.

Передвижение мясныхъ и молочныхъ продуктовъ
по станціямъ.

1875 — 1879 гг.

Станціи.	1 8 7 5.														1 8				7 6.										1 8 7 7.													
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.														Р О Д Ъ				Т О В А Р О В Ъ.										Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.													
	М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизія.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизія.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизія.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочные скопы.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
Рыбинскъ	24036	401	3082	5	541	104	284	1525	39406	103	11095	2719	184	7	28837	442	2755	5	1421	77	143	1067	41271	19	11932	2917	275	6	41175	324	3479	—	1033	50	443	2227	67813	7	14548	2064	3733	4
Волга	15247	63	235	—	7031	—	15	452	225	5	358	—	92	—	14157	21	204	—	7656	—	5	440	563	4	1099	4	9	—	10789	17	253	—	6562	—	1	349	891	—	700	—	49	—
Харино	26208	691	377	—	43	3	40	18	4262	—	184	—	336	—	29523	960	418	—	18	10	27	76	5119	—	235	—	311	—	—	566	443	—	—	6	45	35	5865	12	168	—	706	—
Радіоново	30117	77	4157	—	8231	3	113	219	906	10	803	14	147	—	24757	102	4278	—	8458	121	72	525	758	4	306	24	243	2	25115	36	2298	—	8093	5	165	611	1882	—	577	15	—	—
Савелино	20172	9	1337	—	—	1	—	4	1857	—	1809	—	221	—	19404	8	259	—	—	—	—	15	2945	—	2165	—	388	—	26614	15	1043	5	—	—	36	20	4900	—	3523	—	281	—
Бѣжецкѣ	64158	64	16281	6	3382	304	81	342	30305	213	6085	306	7456	4	66259	4	15481	3	4114	121	74	42	33905	178	6689	106	9523	—	50363	100	15351	1	5653	87	346	50	36649	141	7100	107	10872	5
Веречье	1986	10	—	—	—	—	—	—	746	—	5	—	—	—	391	10	—	—	—	—	3	3	415	—	—	—	53	13	577	7	—	—	—	—	—	37	225	—	—	—	7	—
Максатиха	1039	71	6	—	—	1	—	35	683	—	—	10	460	—	1978	67	9	—	—	—	17	72	820	—	—	—	649	—	1105	118	—	—	—	—	57	97	754	7	—	—	626	6
Брусово	123	3	118	4	—	—	48	257	1521	—	—	5	337	—	250	20	105	—	—	2	11	155	1335	—	—	—	52	—	221	6	120	—	—	—	39	64	1473	44	—	—	990	—
Тройца	187	13	381	—	—	1	42	91	2130	36	268	—	560	—	135	127	284	—	—	2	66	39	2958	2	1244	—	1436	—	80	49	501	—	5	2	50	50	1951	50	480	—	527	—
Мста	3362	65	335	—	—	—	37	9	399	4	—	—	460	—	5181	22	147	1	—	—	72	9	190	1	—	—	191	—	1769	5	87	19	—	—	29	30	76	—	—	—	150	—
Медвѣдево	331	18	5	4	—	—	—	1	48	44	—	—	14	—	155	33	1	—	—	7	15	10	8	45	—	—	8	—	13	254	—	—	—	13	—	9	—	53	—	—	—	—

Д о р о г и.	1 8 7 5.														1 8				7 6.										1 8 7 7.														
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.														Р О Д Ъ				Т О В А Р О В Ъ.										Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.														
	М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизия.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизия.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизия.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочные скопы.		
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	
Николаевская	314	185528	12	26303	341	19152	2897	584	41	81519	3054	21207	—	10256	423	189476	3	2393	312	21639	2386	378	16	89618	3022	23641	—	13115	615	159550	5	23574	145	21328	3485	1118	18	121303	2169	27078	5	17922	
Балтійская	—	157	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	54	—	—	—	—	—	—	—	—	265	—	—	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—	349	—	—	—	—	
Варшавская	—	117	—	4	—	—	—	5	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	201	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Новоторжская	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	53	—	—	—	—
Новгородская	—	15	—	—	—	—	—	15	—	410	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	19	—	164	—	—	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	478	—	—	—	—	9	
Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Всего . . .	187280		26326		19569		3557		82530		24261		10267		191350		23944		21979		3391		90303		26692		13138		161336		23599		21491		4697		122497		29265		17946		
Отношеніе . . .	100		100		100		100		100		100		100		102		92		102		95		109		110		127		86		89		109		132		148		120		174		

Станціи.	1 8 7 8.														1 8				9.										В С Е Г О.										Процентное отношеніе.							
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.														Р О Д Ъ				О В А Р О В Ъ.										Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.										Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.							
	М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизія.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочныя скопы.		М я с о.		Птица домашняя и дичь.		Ветчина и колбаса.		Домашняя провизія.		М а с л о.		С ы р ъ.		Молочныя скопы.		Мясо.	Птицы.	Ветчина.	Домашняя провизія.	Масло.	Сырѣ.	Молоч. скопы.	Мясо.	Птицы.	Ветчина.	Домашняя провизія.	Масло.	Сырѣ.	Молоч. скопы.				
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Отпр.	Отпр.	Отправлено.	Отпр.	Отпр.	Отпр.	Отправлено.	Отпр.	Отпр.	Отпр.							
Рыбинскъ	37857	459	7266	1	2174	38	432	1915	65918	132	14850	2640	836	4	25190	872	4391	28	51	61	1782	2484	64117	41	19212	3031	965	20	159995	20976	5420	3084	278525	71637	5993	18,6	16,2	5,4	13,9	53,9	49,7	7,9				
Волга	10531	76	210	—	7264	—	14	460	3433	—	792	—	77	—	7669	47	71	—	257	—	—	540	660	—	1413	1	7	—	58293	973	31370	36	5772	4362	234	6,7	0,7	31,3	0,2	1,1	3	0,3				
Харино	43569	1119	647	—	—	2	112	52	4047	—	96	—	1489	—	38515	946	435	—	—	3	351	449	5113	—	61	—	1069	—	137815	2320	61	575	24406	744	3911	16	1,8	0,06	2,6	4,7	0,5	5,2				
Радіоново	19658	174	1039	—	6625	3	24	475	1161	—	555	6	352	—	19354	44	4816	—	409	2	40	1392	1233	—	211	12	403	—	119001	16588	36316	414	5940	2452	1145	14,8	12,9	35,9	1,8	1,2	1,7	1,5				
Савелино	25516	—	767	9	—	2	29	11	1513	3	4302	—	247	—	17296	5	1033	—	45	—	50	58	3144	—	3419	—	264	—	109002	4439	245	115	14359	15218	1401	11,5	3,4	0,2	0,5	2,7	10,5	1,8				
Бѣжецкѣ	35304	551	15430	22	5733	16	233	47	28981	197	5730	134	11433	226	32460	131	17593	7	617	66	287	103	36267	391	7045	121	14845	36	248544	80136	25699	1021	166107	32649	54129	28,6	62,2	25,6	4,6	32,1	22,6	72,4				
Веречье	32	8	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	4	12	—	—	—	—	—	—	47	—	—	—	—	—	2990	—	—	3	1454	5	60	0,2	—	—	—	0,2	—	0,08				
Максатиха	719	76	12	—	—	2	8	13	266	—	—	—	559	—	318	12	17	—	—	—	—	85	338	12	—	—	202	—	5159	44	—	82	2861	—	2496	0,5	0,03	—	0,3	0,4	—	3,3				
Брусово	41	20	22	—	—	—	12	64	726	—	645	—	331	—	118	20	39	—	1	3	29	24	1385	—	—	—	134	—	753	404	1	139	6440	645	1844	0,08	0,3	—	0,6	1,2	0,4	2,4				
Тройца	41	74	589	2	—	3	29	71	1068	—	18	—	77	—	36	56	276	—	—	5	28	86	971	11	—	—	27	—	479	2031	5	215	9078	2610	2627	0,5	1,6	—	0,9	1,7	1,8	3,5				
Мста	2226	100	128	—	—	1	109	19	1	—	—	—	91	—	1592	—	122	—	—	—	43	40	109	—	—	—	127	—	14130	819	—	290	775	—	1019	1,7	0,6	—	1,3	0,1	—	1,3				
Медвѣдево	70	2	—	—	—	11	—	65	—	5	—	—	—	—	—	7	—	10	—	11	10	29	6	2	—	—	—	22	569	6	—	25	63	—	22	0,06	—	—	0,01	0,01	—	0,02				

Таблица № 19.

Рыбинско-Бологовская ж. д.

Передвиженіе скота мясныхъ и молочныхъ про-
дуктовъ по мѣсяцамъ 1879 г.

НА ИМЕНОВАНИЕ ТОВАРОВЪ.	1		8		7		9		Г		О		Д		Ъ.		ВСЕГО.								
	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь		Іюль.		Августъ.			Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.	
	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%		Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%	Перевезено.	%
Коровъ	443	1,3	117	3,6	399	12,3	322	9,9	234	7,2	399	12,3	112	3,6	539	16,6	504	15,6	211	6,5	131	4,3	223	6,8	3235
Быковъ	2	0,1	4	0,3	1	0,08	52	4,3	146	12,4	3	0,2	871	72,7	112	9,3	4	0,3	—	—	1	0,08	1	0,08	1197
Телятъ	—	—	—	—	50	37,3	12	8,9	8	5,9	15	11,1	15	11,1	14	10,4	10	7,4	2	1,4	3	2,2	5	3,7	134
Свиней.	—	—	2	0,3	23	4,1	18	3,2	62	11,1	55	9,9	80	14,2	154	27,7	134	24,1	2	0,3	23	4,1	1	0,1	554
Овецъ и козъ	—	—	—	—	23	14	18	10,9	15	9,1	10	6	—	—	5	3	26	14,8	50	30,4	13	7,9	4	2,4	164
Мясо всякое	15506	10,7	3179	2,2	14562	10,1	4227	2,9	5331	3,8	1415	0,9	1139	0,7	1946	1,3	12757	8,1	29294	20,3	15578	10,8	38749	26,9	143683
Масло коровье	7866	6,9	1357	1,1	16995	14,9	6662	5,8	10988	9,6	10028	8,8	8726	7,6	7509	6,6	13574	11,9	10955	9,6	6268	5,5	12657	11,1	113585
Сыра	444	1,2	1270	3,7	3279	9,5	930	2,7	2981	8,9	1957	5,3	4855	14,8	4331	12,5	4523	13,1	7443	21,5	709	2,5	1743	5	34465
Скоповъ молочныхъ	645	3,5	425	2,3	3802	21	509	2,7	1417	7,8	4844	26,7	1130	6,2	1226	6,7	940	5,1	1239	6,8	794	4,3	1108	6,1	18079

Приложєніє № 1.

Таблица № 20.

ВАРШАВСКАЯ Ж. Д.

Передвиженіє скота по станціямъ

1875—1879 гг.

Таблица № 20.

[illegible]

Таблица № 20.

[illegible]

Таблица № 20.

[illegible]

Приложеніе № 1.

Таблица № 21.

ВАРШАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе скота по мѣсяцамъ 1875—1878 гг.

Таблица № 21.

МѢСЯЦЫ.	1875 г.						1876 г.						1877 г.						1878 г.						В С Е Г О.				%.								
	Большая скорость.		Малая скорость.				Большая скорость.		Малая скорость.				Большая скорость.		Малая скорость.				Большая скорость.		Малая скорость.				Большая и малая скорость.				Большая и малая скорость.								
	Р О Д Ъ Ж И В О Т Н Ы Х Ъ.																																				
	Крупн.	Мелк.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Круп.	Мелк.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Крупн.	Мелк.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Крупн.	Мелк.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Крупн.	Мелк.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.	Овцы.	Быки и коровы.	Телята.	Свиньи.
Январь	14	4	389	646	682	57	17	1	687	458	1105	320	7	743	499	1057	340	3	—	917	247	910	65	2837	1858	3754	782	5,4	2,5	5,5	10,6						
Февраль	7	3	451	391	553	46	9	4	533	726	829	70	5	564	473	588	160	9	1	1103	287	459	61	2681	1886	2429	2337	4,8	2,5	1,6	4,5						
Мартъ	19	9	1025	1346	459	335	27	1	954	3682	873	333	6	1102	3290	758	412	26	1	1127	1104	710	199	4286	9436	2800	1279	7,8	12,7	1,8	17,4						
Апрѣль.	31	11	2945	4182	705	131	31	16	3238	3103	1386	189	95	4026	3113	1767	258	39	15	3606	3510	1043	218	14011	13957	4901	796	25,5	18,8	3,3	10,8						
Май	52	12	2743	3875	1720	53	64	5	2944	3357	4938	100	267	2635	2562	3154	249	135	7	2404	2838	3581	54	14244	12663	13393	456	20,4	17,1	9	6,2						
Іюнь	123	46	180	2394	2669	25	24	24	429	2488	7063	12	16	1428	2375	5466	102	19	14	648	1813	3661	221	2867	9169	18859	360	5,2	12,4	12,7	4,6						
Іюль	20	7	244	2615	4088	5	28	11	897	2729	9703	155	32	1635	2108	7641	156	25	22	447	1757	3464	149	3328	9251	24896	415	6	12,5	16,8	6,3						
Августъ	48	3	205	1481	7159	25	176	1	891	1128	9734	165	20	2180	1444	10714	214	53	38	376	679	3565	91	3949	4775	31172	495	7,1	6,4	21,1	6,4						
Сентябрь.	18	9	971	1122	4587	31	23	9	595	1024	5686	31	10	1143	863	7404	40	27	9	716	833	2932	676	3503	3887	20609	778	6,3	5,2	13,9	10,7						
Октябрь.	13	7	357	811	2772	101	17	3	988	862	4176	70	4	448	714	4310	240	18	2	500	705	1207	45	2345	3152	12465	456	4,2	4,2	8,5	6,2						
Ноябрь	7	34	215	448	1379	150	13	9	332	236	2831	73	4	705	575	1797	123	26	15	442	745	1121	76	1744	2063	7128	422	3,1	2,7	4,8	5,7						
Декабрь	26	1	351	423	1352	197	16	5	397	248	1466	100	12	694	710	1257	312	34	3	564	450	1025	88	2094	1843	5100	697	3,8	2,4	3,5	9,5						
В С Е Г О.	378	146	10076	19734	98125	1156	445	89	12885	20044	49790	1618	478	17303	18726	45913	2606	414	127	12910	14968	23678	1943	54889	73940	147506	7323	100	100	100	100						
ОТНОШЕНІЕ	100	100	100	100	100	100	117	54	128	101	177	139	126	173	94	163	226	109	86	129	76	84	168	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				

Приложеніе № 1.

Таблица № 22.

Варшавская дорога.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продук-
товъ по станціямъ 1875—1876 гг.

СТАНЦІИ.	1875 г.										1876 г.				ГОДЪ.					В С Е Г О.					О т н о ш е н і е					СТАНЦІИ.	
	1		2		3		4		5		1		2		3		4		5		Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.	Сырѣ.	Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.		Сырѣ.
	Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Молоко и сливки.		Масло коровье.		Сырѣ.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Масло коровье.		Сливки и молоко.		Сырѣ.												
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н О.					О Т П Р А В Л Е Н О.					
Николаевская дорога	—	19	—	—	—	—	32	48	—	185	22	43	31	—	12	80	—	—	12	9	22	31	—	44	12	0,01	0,01	—	0,05	0,06	Николаевская дорога
С.-Петербургъ	4967	42755	—	40529	—	33110	5288	22303	1562	2178	4701	26283	22	24592	5892	19478	—	24821	1563	3221	9668	22	—	11180	3125	7,43	0,01	—	13,91	18,05	С.-Петербургъ
Царское Село	4	107	—	6	—	—	—	379	—	—	—	118	—	—	88	411	—	48	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Царское Село.
Гатчино	—	3542	—	6	—	13	—	1623	—	45	—	3142	—	—	—	1753	—	4	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Гатчино.
Балтійская желѣзная дорога	62	195	—	—	—	—	253	29	536	18	9	376	—	3	219	25	—	—	972	15	71	—	—	472	1508	0,05	—	—	0,58	8,71	Балтійская желѣзная дорога.
Суйда	—	52	—	—	20541	—	—	5	—	—	—	5	—	—	—	13	14679	—	—	—	—	—	35220	—	—	—	—	60,67	—	—	Суйда.
Сиверская	—	644	—	—	—	—	—	69	—	—	—	788	—	—	—	109	7386	—	—	—	—	—	18156	—	—	—	—	31,27	—	—	Сиверская.
Дивенская	—	579	—	5	10770	—	—	12	—	—	—	635	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Дивенская.
Мшинская	—	168	—	4	—	—	—	3	—	—	—	268	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Мшинская.
Преображенская	73	676	60	—	—	—	127	24	398	—	9	658	—	—	487	44	—	—	122	—	82	60	396	614	520	0,06	0,03	0,68	0,76	3	Преображенская.
Луга	902	934	16294	—	396	5	639	384	—	29	449	700	4926	—	523	362	978	—	—	37	1351	21220	1149	1162	—	1,01	11,59	1,97	1,45	—	Луга.
Серебрянка	56	14	—	—	171	—	3	2	—	—	98	20	12	—	33	—	—	—	—	—	154	12	—	36	—	0,11	—	—	0,04	—	Серебрянка.
Плюсса	394	76	991	4	—	—	2172	3	19	34	527	103	1235	—	2215	3	1830	—	—	19	921	2226	3023	4387	19	0,69	1,21	5,20	5,27	0,10	Плюсса.
Бѣлая	40	127	1714	14	1193	—	1834	4	40	—	127	67	2862	3	1581	—	—	—	—	18	528	4576	77	3415	40	0,39	2,50	0,13	4,16	0,23	Бѣлая.
Новоселье	845	39	9490	103	77	—	1600	80	—	56	2989	71	5165	—	860	28	—	—	—	38	3834	14655	—	2460	—	2,86	8	—	3,07	—	Новоселье.
Торошино	—	—	—	—	—	—	106	—	—	9	12	—	—	—	17	—	—	—	—	—	12	—	—	123	—	—	—	—	0,15	—	Торошино.
Псковъ	19162	1430	1835	1801	—	—	1818	591	42	291	12883	2701	701	7	921	512	—	—	15	394	32045	2536	—	2739	57	24,04	1,38	—	3,42	0,32	Псковъ.
Черская	—	7	—	—	—	—	58	—	—	—	13	2	—	—	58	—	—	—	—	—	13	—	—	116	—	—	—	—	0,14	—	Черская.
Островъ	4852	—	10206	—	—	11	10586	398	6	95	4717	58	9867	—	8671	22	—	—	279	81	9569	20073	—	19257	285	7,13	10,96	—	24,04	1,64	Островъ.
Жогово	—	—	—	—	—	—	374	3	168	8	16	—	—	—	258	—	—	—	—	—	16	—	—	632	305	0,01	—	—	0,78	1,76	Жогово.
Пондеры	10	22	—	—	—	—	185	2	—	—	14	33	—	—	281	—	—	—	—	—	24	—	—	466	—	0,01	—	—	0,48	—	Пондеры.
Корсовка	3488	—	162	—	—	—	371	—	—	—	870	93	17	—	353	15	—	—	—	—	4358	179	5	724	—	3,22	0,09	—	0,90	—	Корсовка.
Ивановка	119	—	—	—	5	—	187	—	—	—	31	93	—	—	92	—	—	—	—	—	150	—	—	279	—	0,11	—	—	0,34	—	Ивановка.
Рѣжица	8136	45	19	—	—	—	1586	22	—	10	7004	117	23	—	1149	63	—	—	—	32	15140	42	—	2735	—	11,36	0,02	—	3,41	—	Рѣжица.

СТАНЦІИ.	1 8 7 5 г.										1 8 7 6				Г О Д Ъ.					В С Е Г О.					О Т Н О Ш Е Н І Е					СТАНЦІИ.	
	1		2		3		4		5		1		2		3		4		5		Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.	Сыр.	Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.		Сыр.
	Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Молоко и сливки.		Масло коровье.		Сыр.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Масло коровье.		Сливки и молоко.		Сыр.												
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н О.					О Т П Р А В Л Е Н О.					
Антонополь	77	125	—	—	—	—	8	—	—	7689	39	—	—	102	—	—	—	—	766	—	—	102	—	0,54	—	—	0,12	—	Антонополь		
Рушона	682	—	—	—	—	—	18	—	—	1036	—	—	—	35	—	—	—	—	1718	—	—	53	—	1,28	—	—	0,06	—	Рушона.		
Вышки.	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	0,01	—	—	—	—	Вышки.		
Динабургъ	3213	111	1828	—	—	10	28	289	6	36	2341	96	—	556	503	—	—	84	5554	1828	—	784	6	4,16	0,99	—	0,97	0,03	Динабургъ		
Рижская д.	65	3845	—	17	—	—	233	475	339	112	112	5168	—	27	1014	—	—	291	223	177	—	—	260	630	0,13	—	—	0,03	3,64	Рижск. д.	
Витебская д.	109	—	—	—	—	—	3638	16	20	177	835	31	—	2629	7	—	—	91	845	944	—	—	6267	111	0,70	—	—	7,82	0,64	Витебск. д.	
Орловская д.	166	—	—	—	—	—	1635	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	166	—	—	1635	—	0,12	—	—	—	2,04	—	Орловск. д.	
Московск. Брест. д.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	682	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Моск. Брест. д.	
Калкуны	87	—	—	—	—	—	59	—	—	—	352	7	—	196	76	—	—	191	43	439	—	—	255	191	0,32	—	—	0,31	1,10	Калкуны.	
Ново-Александр.	9	—	—	—	—	—	2	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	2	—	0,01	—	—	—	—	—	Ново-Александр	
Дукшты	2267	—	—	—	—	—	100	—	—	—	541	—	117	214	5	—	—	—	2808	217	—	314	—	2,10	0,11	—	0,39	—	—	Дукшты.	
Игноино	41	—	—	—	—	—	93	—	—	—	127	—	—	103	—	—	—	—	168	—	—	196	—	0,12	—	—	0,24	—	—	Игноино.	
Свѣнцаны	378	17	—	—	—	—	281	—	—	3	283	8	—	190	14	23	—	—	3	661	—	23	471	—	0,49	—	0,03	0,58	—	Свѣнцаны.	
Подбродзе	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	37	27	27	15	—	—	—	—	37	50	—	15	—	0,02	0,02	—	0,01	—	—	Подбродзе.	
Безданы	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Безданы	
Вилейка.	3023	9	—	—	—	—	151	3	233	—	2289	—	—	279	12	—	—	194	—	5312	—	—	151	427	3,98	—	—	0,18	2,69	Вилейка.	
Вильно	928	4152	50	14	—	40	1005	4633	551	1898	4299	3492	650	1553	4549	—	23	562	1158	1227	700	—	2558	1113	0,92	0,32	—	3,19	6,43	Вильно.	
Роменская д.	6129	34	—	3	—	—	6074	67	360	298	4261	29	—	3286	16	—	—	466	902	10390	—	—	9360	826	7,74	—	—	11,68	4,77	Роменск. д.	
Ландварово	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	—	5	—	—	—	—	—	56	—	—	—	—	0,03	—	—	—	Ландварово.	
Рудзишки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рудзишки.	
Олькеники	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	26	3	—	—	22	—	59	—	—	26	22	0,04	—	—	0,03	0,12	Олькеники.	
Ораны	—	6	—	—	—	—	—	29	—	4	—	70	—	—	7	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ораны.
Морцинканце	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	4	—	—	45	—	—	—	—	—	4	—	—	59	—	—	—	—	0,07	—	—	Морцинканце.
Порѣчье	—	—	—	—	—	—	—	13	—	29	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	0,01	—	—	Порѣчье.

СТАНЦІИ.	1 8 7 5 г.										1 8 7 6				Г О Д Ы.					В С Е Г О.					ОТНОШЕНІЕ					СТАНЦІИ.		
	1		2		3		4		5		1		2		3		4		5		Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.	Сыр.	Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.		Сыр.	
	Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Молоко и сливки.		Масло коровье.		Сыр.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Масло коровье.		Сливки и молоко.		Сыр.													
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н О.					О Т П Р А В Л Е Н О.				
Гродно	4161	160	64	5	—	—	1604	119	12	245	3630	104	504	516	1848	12	—	—	11	205	7791	568	—	3457	23	5,84	0,31	—	4,31	0,12	Гродно.	
Кузница.	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кузница.	
Соколка	97	—	—	—	—	—	32	68	—	8	—	486	—	—	9	—	—	—	—	—	97	—	—	41	—	0,07	—	—	0,05	—	Соколка.	
Черная Вѣсь.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Черная Вѣсь.	
Бѣлостокъ	5669	49	100	134	—	—	194	137	47	89	7987	117	—	2	171	289	—	—	—	88	13656	100	—	365	47	10,24	0,05	—	0,45	0,27	Бѣлостокъ.	
Граевская дорога.	4	—	—	—	—	—	198	8	27	—	19	162	—	—	52	3	—	—	93	37	23	—	—	250	120	0,01	—	—	0,31	0,63	Граевск. дорога.	
Лапы.	—	—	8936	—	—	—	—	8	46	—	—	23	7692	35	24	20	—	—	49	—	—	16628	—	24	95	—	9,08	—	0,02	0,54	Лапы.	
Щепетово	—	—	23223	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32414	—	—	3	—	—	—	—	—	55637	—	—	—	—	30,39	—	—	—	Щепетово.	
Чижевъ	—	—	12165	—	—	—	8	53	—	—	—	274	19499	—	—	57	—	—	—	4	—	31664	—	8	—	—	17,30	—	—	—	Чижевъ.	
Малкинъ	5	—	4762	—	—	—	106	—	—	—	—	374	4375	—	4	2	—	—	—	—	5	9137	—	110	—	—	4,92	—	0,18	—	Малкинъ.	
Зеленецъ.	—	—	—	—	—	—	38	—	193	—	—	—	18	—	579	—	—	—	588	—	—	18	—	617	781	—	—	—	0,77	4,57	Зеленецъ.	
Лоховъ	—	—	67	—	—	—	18	3	7	35	—	—	11	10	—	—	—	—	54	—	—	78	—	18	61	—	0,04	—	0,02	0,35	Лоховъ.	
Тлуць	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Тлуць.	
Воломинъ	—	—	—	50	—	—	—	89	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	Воломинъ.	
Варшава	—	10207	63	49465	—	—	87	5323	165	963	1174	13116	503	64669	480	3807	—	—	—	1093	1174	566	—	567	165	0,80	0,30	—	0,70	0,95	Варшава.	
Варшаво-Вѣнская	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Варш. Вѣнская дор.	
Австрійскія дороги	—	—	—	—	—	—	—	276	229	—	—	—	—	—	—	679	—	—	147	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,17	Австрійскія дороги.	
Евья.	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Евья.	
Жосли	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Жосли.	
Кошедары	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кошедары.	
Либавская дорога.	305	—	—	—	—	—	386	26	986	62	60	20	—	56	269	2	—	—	263	21	365	—	—	655	1249	0,27	—	—	0,81	7,21	Либавск. дорога.	
Провинишки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Провинишки.	
Ковно	65	286	—	9	—	—	11	740	162	271	732	115	—	—	10	751	—	—	9	415	797	—	—	21	171	0,59	—	—	0,02	0,98	Ковно.	
Мавруцы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	26	10	—	—	—	—	9	—	—	26	—	—	—	—	0,03	—	—	Мавруцы.

СТАНЦИИ.	1875 г.										1876 г.										В С Е Г О.					О т н о ш е н і е					СТАНЦИИ.
	1		2		3		4		5		1		2		3		4		5		Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.	Сыр.	Мясо.	Птицы д.	Молоко и сливки.	Масло к.	Сыр.	
	Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Молоко и сливки.		Масло коровье.		Сыр.		Мясо всякое.		Птицы домашнія.		Масло коровье.		Сливки и молоко.		Сыр.												
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	О Т П Р А В Л Е Н О.					О Т П Р А В Л Е Н О.					
Козлова-Руда	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Козлова-Руда.
Пильвишки	—	—	—	—	—	—	—	222	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	181	—	4	—	—	—	—	—	—	—	2,32	Пильвишки.
Вильковишки	—	—	—	3	—	—	—	18	—	3	—	—	—	—	291	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Вильковишки.
Вержболово	10	7	20	—	—	—	447	88	448	14	874	1031	—	—	29	1203	—	—	403	7	884	20	—	476	851	0,66	0,01	—	0,59	4,91	Вержболово.
Эйджуненъ	—	504	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Эйджуненъ.
Германск. д.	—	97	—	—	—	—	—	5245	1102	6	—	1131	—	604	—	44	—	—	2660	219	—	—	—	—	3762	—	—	—	—	21,74	Германск. д.
Французск. д.	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Французск. д.
Итого	71050		92172		33153		43684		7929		62204		19830		36393		24896		9375		132254	183002	58049	80077	17304	100	100	100	100	100	Итого
Отношеніе	100		100		100		100		100		87		98		80		75		105												Отношеніе . .

Таблица № 23.

ВАРШАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продуктовъ
по мѣсяцамъ 1878 г.

ПО С.-Петербурго-Варшавской Ж. Д. въ 1878 :нижеозначенныхъ товаровъ было перевезено пудовъ.

М ѣ с я ц ы .	Ветчина.		Гуси живые.		Гуси битые.		Дичь.		Живность.		Заицы.		Индюки жив.		Колбаса.		Масло коровье.		Молоко и слив- ки.		Молоко сту- щенное.		Мясо коп- ченое.		Мясо неполоме- нованное.		Мясо оленье.		Мясо събжее.		Мясо соленое.		Охорода.		Поросята жи- вые.		Поросята би- тые.		Припасъ събе- тные.		Птица битая.		Птица домаш- няя.		Свинина.		Сыр.		Телятина.	
Январь.	27	1,8	—	—	12	11,7	3156	13,1	49	4	394	28	—	—	667	31,4	7816	19,8	1447	7,6	342	19,2	740	2	2962	15,5	15	19,2	3717	15,8	859	8,8	—	—	—	—	—	—	776	6,8	565	23,2	2212	5,3	1056	20,7	424	4,1	—	—
Февраль	16	1,1	425	0,6	11	10,7	1118	4,6	—	—	154	10,9	560	67	176	8,3	2060	5,2	1339	7	42	2,3	594	2	1036	5,4	12	15,3	2384	10,1	810	8,3	17	2,3	—	—	—	—	737	6,5	18	0,7	1035	2,4	226	4,4	564	5,5	6	35,2
Мартъ	84	5,8	1761	2,8	—	—	700	2,9	—	—	45	3,2	1	0,1	414	19,5	1843	4,6	1197	6,2	467	26,2	487	1	1682	8,8	57	65,3	2183	9,3	1379	14,2	189	26,3	11	12,3	—	—	745	6,5	—	—	3262	7,8	250	4,9	366	3,5	—	—
Апрѣль.	932	64,9	1254	2	—	—	140	0,5	59	4,8	—	—	—	—	53	2,5	1736	4,4	1596	8,3	—	—	380	1	1155	6	—	—	906	3,8	1480	15,3	135	18,5	3	3,3	—	—	665	5,8	—	—	1070	2,5	132	2,5	324	3,1	—	—
Май	55	3,8	1425	2,2	—	—	115	0,4	3	0,2	3	0,2	—	—	41	1,9	1897	4,8	2238	11,7	6	0,3	15	1	1002	5,2	—	—	574	2,4	587	6	284	39,4	12	13,4	—	—	404	3,5	—	—	2682	6,4	63	1,2	332	3,2	—	—
Юнь.	118	8,2	1554	2,4	—	—	684	2,9	164	13,4	—	—	—	—	36	1,6	2305	5,8	1889	9,9	8	0,4	—	—	274	1,4	—	—	411	1,7	194	2	12	1,6	4	4,4	—	—	860	7,5	—	—	4997	11,9	22	0,4	501	4,9	11	84,7
Юль	11	0,7	7000	11,2	—	—	120	0,4	81	6,6	—	—	—	—	59	2,7	3615	9,1	2232	11,8	15	0,8	—	—	167	0,8	—	—	311	1,3	224	2,3	—	—	—	—	—	—	624	5,5	—	—	6393	15,3	17	0,3	787	7,6	—	—
Августъ	—	—	8004	12,8	—	—	62	0,2	318	26,2	—	—	—	—	44	2	3465	8,8	1664	8,7	4	0,2	3	—	544	2,8	—	—	303	1,2	591	6,1	6	0,8	—	—	—	—	1134	10	11	0,4	2132	5,1	18	0,3	699	6,8	—	—
Сентябрь	14	0,9	13062	20,9	—	—	2548	10,5	112	9,2	—	—	—	—	55	2,5	3625	9,2	1534	8	3	0,1	13	—	230	1,2	—	—	885	3,7	505	5,2	5	0,6	7	7,8	—	—	719	6,3	—	—	5907	14,1	5	0,1	1068	10,5	—	—
Октябрь	70	4,8	17125	27,5	—	—	6201	25,7	196	16,1	—	—	18	2,1	107	5	4208	10,6	1590	8,3	7	0,3	33	—	1862	9,7	—	—	1456	6,2	242	2,5	10	1,3	—	—	—	—	1755	15,5	438	18	3793	9	12	0,2	1455	14,3	—	—
Ноябрь.	44	3	8699	13,8	—	—	6725	27,9	158	13	90	6,4	256	30,6	125	5,8	2468	6,2	1482	7,7	661	37,1	7	—	2584	13,5	—	—	1870	7,9	982	10,1	44	6,1	39	43,8	—	—	1293	11,4	999	41,1	2651	6,3	1394	27,3	1560	15,3	—	—
Декабрь	65	4,5	2135	3,4	79	77,4	2578	10,4	71	5,8	718	51,1	—	—	342	16,1	4316	10,9	820	4,3	224	12,5	350	1	5533	29	—	—	8413	35,9	180	18,6	16	2,2	13	14,6	14	100	1615	14,2	397	16,3	5588	13,3	1902	37,3	2088	20,5	—	—
ВСЕГО.	1436	100	62444	100	102	100	24087	100	1211	100	1404	100	835	100	2119	100	39354	100	19034	100	1779	100	2622	—	9031	100	78	100	23413	100	9662	100	718	100	89	100	14	100	11327	100	2428	100	41722	100	5097	100	10168	100	17	100

Таблица № 24.

Варшавская желѣзная дорога.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продук-
товъ по направленіямъ 1877—1878 г.

НАЗВАНІЕ ПРОДУКТОВЪ.	1877 годъ.				1878 годъ.				В С Е Г О				%				НАЗВАНІЕ ПРОДУКТОВЪ.
	къ Петерб.	къ Варшав.	къ Вержб.	Всего.	къ Петерб.	къ Варшав.	къ Вержб.	Всего.	къ Петерб.	къ Варшав.	къ Вержб.	Всего.	къ Петерб.	къ Варшав.	къ Вержб.	Всего.	
Мясо свѣжее	158	9806	687	10651	5970	17247	196	23413	6128	27053	883	34064	17,98	79,41	2,59		Мясо свѣжее
— непоименованное	9956	18113	327	28396	6537	12457	37	19031	16493	30570	364	47427	34,77	64,03	0,76		— непоименов.
— соленое.	7405	1906	743	10054	2872	2996	3794	9662	10277	4902	4537	19716	52,12	24,86	23		— соленое
— оленье	—	99	—	99	—	54	24	78	—	153	24	177	—	86,44	13,55		— Оленье,
— копченое	2408	1781	535	4724	253	2238	4131	2622	2661	4019	666	7346	36,16	54,71	9,06		— копченое
Языки бычьи	—	—	89	89	10	—	771	781	10	—	860	870	1,14	—	98,85		Языки бычьи
Телятина	24	—	—	24	6	11	—	17	30	11	—	41	73,17	26,82	—		Телятина.
Свинина	311	1641	123	2075	189	4808	100	5097	500	6449	223	7172	6,97	89,91	3,10		Свинина
Ветчина	128	45	23	196	1077	247	112	1436	1205	292	135	1632	73,83	17,89	8,27		Ветчина
Колбасы	31	2288	117	2436	89	1834	196	2119	120	4122	313	4555	2,63	90,49	6,87		Колбасы
Окорока	1251	645	49	1945	66	612	40	718	1317	1257	89	2663	49,45	47,21	3,34		Окорока
Живность	6064	15	6	6085	1206	15	—	1211	7270	20	6	7296	99,64	0,27	0,08		Живность.
Поросята жив.	12	7	—	19	79	10	—	89	91	17	—	108	84,25	15,74	—		Поросята живые
— бит.	—	5	3	8	—	14	—	14	—	19	3	22	—	86,36	13,63		— битые
Зайцы	—	1643	—	1643	269	1069	66	1404	269	2712	66	3047	8,82	89	2,16		Зайцы.
Дичь	12042	5417	912	18371	18070	5591	426	24087	30112	11008	1338	42458	70,92	25,92	3,12		Дичь
Птица жив.	7165	12603	1193	20961	11730	22903	7089	41722	18895	35506	8282	62683	30,12	56,64	13,21		Птицы живые
— бит.	789	18	10	817	2341	87	—	2428	3130	105	10	3245	96,14	3,23	0,30		— битые
Индюки жив.	8	1	—	9	—	275	560	835	8	276	560	844	0,94	32,70	66,34		Индюки живые.
Гуси жив.	11136	56900	15575	83611	2170	44055	16219	62444	13306	100955	31794	146055	9,11	69,12	21,76		Гуси живые.
— бит.	—	27	13	40	18	8	76	102	18	35	89	142	12,67	24,64	62,67		— битые
Молоко	19976	92	—	20068	19033	1	—	19034	39009	93	—	39102	99,76	0,23	—		Молоко
— сгущенное	42	191	—	233	1582	197	—	1779	1624	388	—	2012	80,71	19,28	—		— сгущенное
Скопы молочные	2365	85	130	2580	2752	274	46	3072	5117	359	176	5652	90,53	6,35	3,11		Скопы молочн.
Масло коровье	40583	14515	2377	57475	24896	12314	2144	39354	65479	26829	4521	96829	67,62	27,70	4,66		Масло коровье.
Сыръ	5129	2837	709	8675	5855	3772	541	10168	10984	6609	1250	18843	58,30	35,07	6,63		Сыръ
Сѣстные припасы.	3542	3939	278	7759	4894	5720	713	11327	8436	9659	991	19086	44,19	50,60	5,19		Сѣстные припасы

Таблица № 25.

ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

**Передвиженіе скота, по годамъ, станціямъ
и мѣсяцамъ. 1875—1879 г.**

Таблица № 25.

СТАНЦІИ.	1875 г.				1876 г.				1877 г.				1878 г.				1879 г.				Всего.		%		
	Р О Д Ъ Ж И												В О Т Н Ы Х Ъ.												
	Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.	Телятъ.	Коровъ.	Телятъ.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Отправлено.				
С.-Петербургъ. .					54	96	13	14	49	89	36	27		52	69	35	21	42	72	10	15	326	77	62	45
Царское Село . .	Не	изв	ѣст	но.	61	26	9	7	48	21	18	36		33	27	11	24	35	14	8	5	88	72	16,7	42,1
Павловскъ. . . .					35	28	5	6	41	28	9	—		36	25	10	11	37	28	7	5	109	22	20,7	12,8
Всего. .	105		74		150		27		138		63			121		56		114		25		525	171	100	100
% отношеніе .	100		100		142		36		131		85			151		75		108		33		—		—	

М ѣ с я ц ы.	1		8	7		9		г.											
	Р		О	Д		Ъ	Ж		И	В		О	Т		Н	Ы	Х		Ъ.
	Большая скорость.				Малая скорость.				В		С	Е		Г	О.			‰	
	Коровъ.		Телятъ.				Коровъ.		Телятъ		Коровъ.		Телятъ.		Коровъ.		Телятъ.		
	П		Е		Р		Е		В		Е		З		Е		Н		О.
Январь.	—		—		1		1		1		1		0,8		4				
Февраль.	—		—		3		—		3		—		2,6		—				
Мартъ.	1		2		9		1		10		3		8,7		12				
Апрѣль.	4		5		4		1		8		6		7		24				
Май .	1		1		25		2		26		3		22,8		12				
Юнь.	1		1		6		—		7		1		6		4				
Юль .	3		—		5		—		8		—		7		—				
Августъ.	6		8		4		—		10		8		8,7		32				
Сентябрь.	9		1		4		—		13		1		11,4		4				
Октябрь.	1		—		8		1		9		1		7,8		4				
Ноябрь.	13		1		5		—		18		1		15,7		4				
Декабрь.	—		—		1		—		1		—		0,8		—				
Всего.	39		19		75		6		114		25		100		100				

Таблица № 26.

БАЛТІЙСКАЯ Ж. Д.

Передвиженіе скота по станціямъ

1875 — 1879 гг.

Отправление скота по Балтійской жел. дор.

НАЗВАНИЕ СТАНЦІЙ.	1875 году.				1876 году.				1877 году.				1878 году.				1879 году.				В С Е Г О.				С К О Т Ъ.			
	С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				ИТОГО.		°/о	
	Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		ИТОГО.		°/о	
	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Круп.	Мелк.
С.-Петербургъ	97	112	273	42	78	59	63	49	85	48	29	3	98	64	121	3	100	26	129	28	458	309	115	125	1013	464	2,3	2
Лигово	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	1	3	—	0,01
Сергіево	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	7	—	—	—	3	4	—	—	12	5	—	—	12	5	0,02	0,02
Стрѣльна	18	2	—	—	22	2	—	—	27	2	—	—	31	3	—	—	14	—	—	—	112	9	—	—	112	9	0,2	0,04
Новый Петергофъ	18	9	12	8	9	12	1	—	20	9	—	—	31	16	1	—	16	4	1	5	94	50	15	13	109	63	0,2	0,2
Старый Петергофъ	17	1	—	—	14	3	—	—	11	2	1	—	28	2	—	—	19	2	1	—	89	10	2	—	91	10	0,1	0,04
Ораніенбаумъ	22	7	1	1	20	26	—	—	20	3	—	—	20	14	—	—	20	4	1	—	102	54	2	1	104	55	0,2	0,2
Красное Село	7	1	1	4	5	—	1	—	5	1	—	—	6	2	782	51	13	3	3	7	36	7	787	62	823	69	0,7	0,3
Гатчино	7	13	7	66	10	1	33	3	10	6	6	1	9	1	10	131	7	—	29	5	43	21	85	206	128	227	0,2	1
Тосно Балт.	—	2	—	—	—	2	6	—	2	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	2	5	9	—	11	5	0,02	0,02
Лисино	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13	—	13	1	0,02	—
Владимірская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Горвицы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Елизаветино	—	—	38	4	—	—	10	—	—	—	5	4	—	1	63	—	—	1	4	—	—	2	60	14	60	16	0,1	0,07
Кикерино	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13	—	—	1	13	—	13	1	0,02	—
Волосово	—	—	193	100	—	—	49	44	—	5	19	43	1	—	46	65	—	2	15	34	1	7	322	286	323	293	0,6	1,3
Вруда	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	10	—	—	2	10	2	10	—	0,04
Молосковицы	—	—	287	1431	—	—	465	1611	—	13	210	1707	—	1	401	1895	—	5	176	1609	—	24	1539	8253	1539	8277	3,3	36,6

Таблица № 26.

НАЗВАНИЕ СТАНЦІЙ.	1875 году.				1876 году.				1877 году.				1878 году.				1879 году.				В с е г о.				С К О Т Ъ.			
	С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.			
	Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		И Т О Г О.		о/о	
	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Круп.	Мелк.
Веймарнъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	2	—	—	—
Ямбургъ	—	1	127	130	—	—	106	322	—	1	121	697	1	—	148	491	—	—	54	650	1	2	556	2290	557	2292	1,2	10,6
Сала	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нарва	—	3	296	33	1	—	349	47	—	—	335	35	—	2	367	54	—	3	178	6	1	8	1525	175	1526	183	3,2	0,8
Корфъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	94	28	—	1	94	28	94	29	0,2	0,1
Вайвара	—	—	138	93	—	—	113	74	—	—	133	9	—	—	82	14	—	—	60	2	—	—	526	192	526	192	1,1	0,9
Іеве	—	—	1635	303	—	1	1625	166	—	—	1380	105	—	6	1175	67	—	—	1224	74	—	7	7039	715	7039	722	15,2	3,3
Кохтель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Изенгофъ	—	—	474	143	—	2	460	162	—	1	492	169	—	—	505	719	—	1	481	63	—	4	2412	656	2412	640	5,3	3
Сонда	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Капнель	—	1	650	159	—	—	652	181	—	—	852	208	—	—	787	202	—	—	639	40	—	1	3580	790	3580	791	7,7	3,6
Везенбергъ	—	—	1479	526	—	2	2181	767	—	1	1182	157	—	—	1109	515	1	2	1278	403	1	5	7229	2368	7230	2373	15,6	11
Котериненъ	—	—	508	2	—	2	292	—	—	—	229	30	—	—	379	7	—	—	463	31	—	2	1871	70	1871	72	4	0,3
Тапсъ	—	1	775	362	4	2	819	317	—	3	571	454	—	11	938	350	—	1	918	246	4	18	4021	1729	4025	1747	8,6	8,1
Ассъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	447	165	—	5	335	85	—	—	780	114	—	5	1562	364	1562	369	3,3	1,7
Ракке	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вегева	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	142	76	—	4	168	64	—	1	253	96	—	5	563	240	563	245	1,2	1,1
Лайсгольмъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	457	85	—	1	423	281	—	—	775	151	—	1	1655	517	1655	518	3,5	2,4

Б а л т і й с к о й ж е л. д о р.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	1875 году.				1876 году.				1877 году.				1878 году.				1879 году.				В С Е Г О.				С К О Т Ъ.			
	С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				С К О Т Ъ.				ИТОГО. %			
	Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.		Большой скорости.		Малой скорости.									
	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.	Крупн.	Мелкій.				
Таббиферъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	21	—	—	—	0,04	—		
Дерптъ	—	—	—	—	—	—	2	14	—	—	111	59	—	—	250	14	—	1	574	82	—	1	937	169	937	170	2	0,7
Лехтсъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	84	19	—	1	84	19	84	20	0,1	0,09	
Шарлоттенгофъ	—	2	566	79	—	3	559	114	—	1	261	72	—	—	398	227	—	1	313	133	—	7	2097	625	209	632	4,3	2,9
Кеддеръ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Разикъ	—	—	124	20	—	—	245	1	—	—	275	87	—	—	250	42	—	3	317	21	—	3	1211	171	1211	174	2,6	0,8
Лнахтъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	30	—	—	10	36	10	30	0,02	0,1
Ревель	2	20	394	50	1	8	751	21	—	8	734	89	1	9	330	253	6	12	732	138	10	57	2941	551	2951	608	6,3	2,8
Кегель	—	—	105	6	—	—	321	21	—	—	436	61	—	—	256	20	—	2	499	2	—	2	1617	110	1617	112	3,4	0,5
Лодензее	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Балтійскій портъ	—	—	12	1	—	—	64	—	—	—	3	—	—	—	3	2	—	—	18	5	—	—	100	8	100	8	0,2	0,3
Гатчино Вар.	—	—	4	7	—	—	11	—	—	—	74	—	—	—	83	1	—	—	8	—	—	—	180	8	180	8	0,3	0,3
Тосно	—	—	27	2	—	—	15	2	—	—	1	—	—	—	65	—	—	—	111	—	—	—	219	4	219	4	0,4	0,1
ВСЕГО	165	128	9195	3920	188	175	8126	3572	182	106	8518	4316	233	148	9416	4959	199	81	10261	4032	967	638	45516	20799	46483	21437	100	100
Отношеніе		9360	4048	—	—	8314	—	3747	—	8700	—	4422	9649	5107	10460	4113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	100	100	—	—	86	—	92	—	92	—	109	103	126	111	101	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Приложеніе № 1.

Таблица № 27.

БАЛТІЙСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе скота по мѣсяцамъ.

1875—1879 гг.

МѢСЯЦЫ.	1875 г.				1876 г.				1877 г.				1878 г.				1879 г.				В С Е Г О.		СРЕДНЕЕ.		% Отношеніе.		МѢСЯЦЫ.
	Большая.		Малая.		Большая.		Малая.		Большая.		Малая.		Большая.		Малая.		Большая.		Малая.		СОРТЪ ЖИВОТНЫХЪ						
	С О Р Т Ъ Ж И В О Т Н Ы Х Ъ																Крупный.	Мелкій .	Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.					
	Круп.	Мелкій.	Круп.	Мелкій.	Круп.	Мелкій.	Круп.	Мел.	Круп.	Мел.	Крп.	Мел.	Круп.	Мел.	Круп.	Мел.							Крупный.	Мелкій.	Крупный.	Мелкій.	
Январь	1	4	466	97	1	1	335	69	6	1	347	97	6	2	241	61	1	5	247	50	1651	387	332	77	3,5	1,8	Январь
Февраль	1	4	266	125	9	—	141	82	1	5	138	39	4	1	258	221	4	4	151	80	973	561	194	112	2,0	2,6	Февраль
Мартъ	2	10	371	204	7	60	749	547	6	11	479	385	9	11	312	428	11	7	642	339	2588	2000	513	400	5,5	9,3	Мартъ
Апрѣль	5	7	2746	923	5	14	3955	812	10	6	2560	1021	21	30	3071	1125	20	9	4492	1080	16885	5027	3377	1005	36,3	23,4	Апрѣль
Май	45	22	2402	694	42	6	2848	805	35	17	3235	875	42	18	2317	757	41	13	3049	865	14056	4070	2811	814	30,2	19,0	Май.
Іюнь	24	26	262	289	21	20	157	241	29	17	270	349	20	22	250	339	22	8	282	352	1337	1663	267	332	2,9	7,7	Іюнь.
Іюль	5	26	188	224	2	8	96	176	8	3	114	223	2	13	173	275	8	17	135	372	731	1337	146	227	1,4	6,6	Іюль.
Августъ	23	20	124	113	18	3	114	145	31	25	150	161	38	5	473	379	27	5	138	246	1136	1102	227	220	2,4	5,4	Августъ.
Сентябрь	52	15	612	283	45	6	124	467	36	7	245	558	57	15	1380	654	32	4	231	177	2814	2186	563	437	6,0	10,2	Сентябрь.
Октябрь	18	32	395	375	10	4	262	440	14	10	365	206	19	9	202	460	18	5	537	302	1840	1843	368	368	3,9	8,6	Октябрь.
Ноябрь	6	3	118	155	2	4	221	44	1	—	338	244	7	21	757	161	10	3	203	49	1363	684	272	137	2,9	3,4	Ноябрь.
Декабрь	6	6	176	90	3	2	193	92	5	4	276	158	8	1	282	99	5	1	154	120	1109	573	222	112	2,3	2,6	Декабрь.
ИТОГО . .	188	175	8126	3572	165	128	9195	3920	182	106	8518	4316	233	148	9416	4959	199	81	10261	4032	46483	21433	9296	4286	100	100	



Приложеніе № 1.

Таблица № 28.

БАЛТІЙСКАЯ Ж. Д.

Передвиженіе мясныхъ продуктовъ по станціямъ.

1875 — 1879 гг.

Таблица № 28.

[illegible]

Таблица № 28.

Станціи.	1 8 7 5.						1 8 7 6.						1 8 7 7.						1 8 7 8.						1 8 7 9.						В С Е Г О.					Процентное отношеніе.										
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																		Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																											
	Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя пр визія.		Мясо всякое.		Дичь битая и живая.		Птицы домашнія.		Съѣстные припасы.		Мясо всякое.		Дичь битая и живая.		Птицы домашнія.		Съѣстные припасы.		Мясо.		Дичь битая и пт. жив.		Съѣстные припасы.		Мясо.		Дичь и птицы.		Съѣстные припасы.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.			
Горвицы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Елизаветино	—	301	—	—	—	17	2	351	—	—	27	10	—	95	—	—	46	—	2	19	—	—	—	—	15	21	7	30	—	—	—	—	42	15	11	—	130	0,01	—	—	—	—	—	0,3	—	
Кикерино	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	204	28	—	—	204	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	
Волосово	—	517	—	6	—	154	40	448	9	—	136	177	23	290	4	5	208	—	32	37	—	28	—	4	280	76	34	295	—	6	—	17	90	109	129	13	714	0,1	0,02	—	—	—	—	—	1,7	—
Вруда	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161	—	—	—	—	12	35	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	0,02	—
Молосковицы	100	252	437	5	52	220	165	319	83	5	86	481	27	354	439	—	1277	—	77	359	218	—	151	—	1190	127	10	203	98	1	164	—	1014	102	379	1590	3619	0,3	3	—	—	—	—	—	8,6	—
Веймарнъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	4	31	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ямбургъ	8	1438	91	6	—	20	35	1640	—	2	84	194	—	2607	49	6	288	24	—	2395	—	1	—	—	151	17	—	2330	7	—	4	1	178	104	43	151	711	0,04	0,2	—	—	—	—	—	1,6	—
Сала	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Нарва	2347	4745	228	140	218	112	1435	4247	33	107	124	929	824	3839	59	625	374	71	314	9253	191	5	11	87	8	308	190	13228	44	5	7	59	341	164	5110	573	1065	4,9	1,1	—	—	—	—	—	2,5	—
Корфъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13	—	—	—	—	5	21	4	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Вайвара	285	65	—	—	3	3	156	6	4	—	55	12	80	9	—	5	14	2	47	25	—	—	—	—	3	20	17	40	—	—	—	34	1	20	585	4	76	0,5	—	—	—	—	—	—	0,1	—

Таблица № 28.

Станціи.	1 8 7 5.						1 8 7 6.						1 8 7 7.						1 8 7 8.								1 8 7 9.								В С Е Г О.				Процентное отношеніе.							
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																		Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																											
	Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Дичь битая и живая.		Птицы домашнія.		Съѣстные припасы.		Мясо всякое.		Дичь битая и живая.		Птицы домашнія.		Съѣстные припасы.		Мясо.		Дичь битая и пт. жив.		Съѣстные припасы.		Мясо.		Дичь и птицы.		Съѣстные припасы.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.					
Геве	1316	44	1351	20	1200	55	1307	66	401	14	1033	191	1913	30	230	24	799	8	792	56	—	—	204	13	279	32	191	50	—	—	272	8	249	63	5519	2458	3560	5,2	4,6	8,4						
Котхель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Изенгофъ.	105	—	121	—	348	—	244	3	54	—	319	17	97	12	43	—	276	3	157	—	—	—	17	—	—	—	79	33	—	—	21	3	146	3	682	256	1089	0,6	0,4	2,6						
Сонда	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Койписъ	176	2	19	—	41	—	369	2	11	—	5	12	288	4	—	—	23	—	207	—	—	—	—	—	—	3	155	—	—	—	3	—	4	—	1195	33	73	1,1	0,06	0,1						
Везенбергъ	1055	86	6755	—	1420	54	1444	62	2174	—	3228	345	245	97	1994	86	2903	15	232	145	—	3	1297	—	69	88	273	128	—	—	1414	—	58	41	3249	13634	7678	3	25,9	18,3						
Катериненъ	458	11	495	—	164	—	64	—	35	—	202	4	100	—	38	9	103	—	62	3	—	—	10	—	5	—	48	2	—	—	—	—	—	9	732	578	474	0,7	1,1	1,1						
Тапсъ.	213	33	134	—	70	20	192	329	251	—	191	59	269	187	395	1	873	7	226	93	3	16	633	—	26	42	173	48	—	—	1023	16	36	25	1073	2439	1196	1	4,6	2,8						
Ассъ	—	—	—	—	—	—	107	7	—	—	—	—	292	167	8	—	71	—	131	7	—	—	—	—	132	20	170	63	—	—	1	—	34	11	700	9	237	0,6	—	0,5						
Ракке	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Веггева	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	1	307	4	—	—	27	1	37	—	2	—	4	—	23	3	109	6	17	—	2	—	42	1	493	25	92	0,4	0,04	0,2						
Лайсгольмъ	—	—	—	—	—	—	16	—	30	—	5	5	564	4	616	—	194	2	296	4	—	—	108	—	4	—	1573	6	—	—	544	4	4	9	2449	1298	207	—	2,4	0,5						

Таблица № 28.

Станціи.	1 8 7 5.						1 8 7 6.						1 8 7 7.						1 8 7 8.						1 8 7 9.						В С Е Г О.			Процентное отношеніе.						
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																		Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																					
	Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Птица домашняя и дичь.		Домашняя провизія.		Мясо всякое.		Дичь битая и живая.		Птицы домашнія.		Съѣстные припасы.		Мясо всякое.		Дичь битая и живая.		Птицы домашнія.		Съѣстные припасы.		Мясо.	Дичь битая и пт. жив.	Съѣстные припасы.	Мясо.	Дичь и птицы.	Съѣстные припасы.
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
Таббиферъ	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	3	6	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	13	1	—	—	—	—	3	19	13	—	0,03	0,03
Дерптъ	—	—	—	—	—	—	21	16	4	64	27	54	66	459	1	413	70	88	163	560	—	238	—	27	155	256	745	661	83	192	8	23	283	175	995	96	535	0,9	0,1	1,2
Лехтсъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	—	2	—	—	—	4	—	29	2	4	0,02	—	—
Шарлотенгофъ	233	—	—	—	—	16	93	31	4	—	—	4	93	6	3	—	13	4	128	6	—	—	3	—	14	54	130	9	—	—	4	—	23	5	677	14	50	0,6	0,02	0,1
Кеддоръ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Разикъ	608	—	—	—	4	—	28	6	—	—	—	—	4	5	—	—	4	10	17	—	—	—	—	—	8	—	46	17	—	—	—	—	19	5	703	—	35	0,6	—	0,08
Лаахтъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ревель	398	4248	1	633	829	697	383	2833	34	527	759	1168	144	3705	14	2388	1437	1611	313	5272	93	6452	—	475	393	1091	794	11463	15	13656	11	115	603	5695	2032	168	4021	1,9	0,3	9,6
Кегель	315	—	5	3	11	—	—	3	—	—	—	1	7	6	—	—	—	10	55	4	—	—	—	—	4	4	2	13	—	—	—	—	3	—	379	5	17	0,3	—	0,04
Лодензе	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Балтійскій портъ	15	178	250	—	23	9	15	94	—	66	—	279	31	16	126	47	136	169	102	78	3	463	3	4	38	11	—	227	—	675	—	—	—	377	163	382	197	0,1	0,7	0,4
Гатчино Вар.	244	157	—	—	24	7	502	9	—	—	699	327	95	9	3	—	68	9	37	970	19	—	17	—	72	17	100	—	29	—	1	—	45	96	978	69	908	0,9	0,1	2,2
Тосно Ник.	848	85	117	250	35	735	600	21	664	—	102	41	329	—	414	—	35	38	1716	11	395	—	26	—	494	19	1593	3	296	—	83	—	3916	18	5086	1995	4582	4,8	3,7	10,9

Приложеніе № 1.

Таблица № 29.

БАЛТІЙСКАЯ Ж. Д.

Передвиженіе молочныхъ продуктовъ по станціямъ.

1875 — 1879 гг.

Станціи	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8 7 7.				1 8 7 8.				1 8 7 9.				В С Е Г О.		Проц. отношеніе.		СТАНЦІИ.					
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.														Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.															
	Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло ко- ровье и мо- лочные скоп.	Сырѣ	Масло и скопы.	Сырѣ.						
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.						
Горвицы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Горвицы					
Елизаветино	160	2	—	—	40	14	—	—	—	20	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	200	—	0,1	—	Елизаветино.					
Бикерино	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	382	—	—	—	382	—	0,2	—	Бикерино.					
Волосово	—	—	—	—	1079	56	1	4	28	8	788	—	—	245	22	358	—	—	99	22	953	—	—	3550	1	2,3	—	Волосово.		
Вруда	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	10	1092	—	—	—	1101	—	0,7	—	Вруда.		
Молосковицы	7306	92	78	—	4187	98	48	—	335	63	4684	—	—	24	40	6187	—	3	—	174	18	8838	—	4	—	31735	133	21,6	0,1	Молосковицы.
Веймарнъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	676	—	—	—	—	681	—	0,4	—	Веймарнъ.	
Ямбургъ	1751	344	—	21	841	607	—	38	47	399	730	—	—	109	340	864	7	—	55	95	282	222	8	3	11	4659	3	3,2	—	Ямбургъ.
Сала	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Сала.
Нарва	4707	1308	127	242	4877	1895	147	324	1768	1435	2532	380	142	1640	1409	2863	22	239	316	998	1281	2238	37	214	205	21713	869	14,8	0,6	Нарва.
Корфъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	30	—	—	—	—	—	184	—	0,1	—	Корфъ.
Вайвара	265	9	—	3	216	8	—	—	225	4	—	—	—	169	6	—	—	—	—	16	5	37	—	—	—	928	—	0,6	—	Вайвара.

Станціи.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8 7 7.						1 8 7 8.				1 8 7 9.				В С Е Г О.		Проц. отношеііе.		СТАНЦІИ.						
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.														Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																		
	Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло ко- ровье и мо- лочные скоп.		Сырѣ.	Масло и скопы.	Сырѣ.								
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.							
Геве	1126	117	658	7	1074	73	759	14	438	28	—	—	384	1	264	68	30	6	233	—	152	8	—	—	324	20	3084	2358	2,1	0,04	1,7	Геве.	
Котхель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	—	—	—	—	—	63	—	—	—	—	Котхель.	
Изенгофъ.	176	175	411	—	439	1	375	—	307	—	380	—	122	—	208	—	—	—	186	—	271	1	—	—	193	—	1781	1287	—	—	0,9	Изенгофъ.	
Сонда	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Сонда.	
Каппель	208	6	—	—	187	16	—	—	243	—	—	—	52	—	448	—	—	—	13	—	379	—	—	—	63	33	1465	128	1,0	6,5	0,09	Каппель.	
Везенбергъ	2474	37	626	140	2685	210	466	105	1208	76	32	—	371	232	1394	99	27	4	426	98	1808	12	6	—	260	208	9364	2149	0,2	—	1,6	Везенбергъ.	
Катериненъ	76	3	—	—	116	9	49	4	49	—	—	—	11	—	68	10	—	—	2	20	4	2	—	—	—	—	313	62	0,7	0,04	—	Катериненъ.	
Тапсъ.	251	7	30	4	235	346	—	—	137	26	—	—	6	9	218	1	—	—	5	5	219	31	—	—	3	3	1060	44	0,3	—	0,03	Тапсъ.	
Ассъ	—	—	—	—	—	—	—	—	75	13	—	—	23	—	161	—	—	—	8	11	280	6	12	3	83	22	528	114	—	—	0,08	Ассъ.	
Ракке	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ракке.	
Веггева	—	—	—	—	—	—	—	—	149	1	—	—	—	—	192	—	—	—	—	—	194	3	—	—	—	—	535	—	2,8	—	—	—	Веггева.
Лейсгольмъ	—	—	—	—	18	—	16	—	1568	63	—	—	745	—	1337	—	—	—	2318	—	1211	15	36	10	2249	—	4170	5320	—	—	4	—	Лейсгольмъ.

Таблица № 29.

Станціи.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8 7 7.				1 8 7 8.				1 8 7 9.				В С Е Г О.		Проц. отношеніе.		СТАНЦІИ.					
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.												Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																	
	Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло ко- ровье и мо- лочные скоп.	Сырѣ.	Масло и скопы.	Сырѣ.						
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.						
Таббиферъ	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	11	—	—	—	—	3	—	—	—	—	14	—	—	—	Таббиферъ.		
Дерптъ	—	—	—	—	128	133	—	4	1011	1140	15	34	143	1193	1014	269	3	261	134	2187	691	111	—	150	346	4914	554	3,3	0,4	Дерптъ.
Лехтсъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	3	10	—	—	—	—	—	Лехтсъ.
Шарлотенгофъ	155	—	—	—	45	6	—	4	41	13	—	6	—	80	2	—	—	—	133	6	—	6	7	—	454	7	0,3	—	—	Шарлотенгофъ,
Кеддеръ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Кеддеръ.
Разикъ	2	—	—	—	—	3	3	—	21	3	—	—	—	4	6	—	—	—	—	3	—	—	—	—	30	3	0,02	—	—	Разикъ.
Лаахстъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Лаахтсъ.
Ревель	454	3166	2872	793	1053	4541	1968	1858	1925	2429	36	66	427	1458	5097	21	93	1358	1275	544	5560	3	165	1279	1510	5494	7844	3,7	5,8	Ревель.
Кегель	3	4	—	—	11	1	—	—	40	9	—	—	—	8	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	62	—	0,04	—	—	Кегель.
Лодензее	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Лодензее.
Балтійскій портъ	121	3	893	3	103	911	829	1369	—	28	—	—	3489	25	58	—	—	—	5	10	21	—	—	26	3	259	5237	0,1	3,9	Балтійскій портъ.
Гатчино Вар.	52	226	12	545	97	288	18	612	43	181	3	—	4	77	—	13	—	6	253	102	240	9	—	18	78	390	58	0,2	0,04	Гатчино Вар,
Тосно Ник.	264	53	2	2043	562	9	1823	295	933	1754	7	—	2318	736	37	16	—	125	693	1155	10	41	—	17	198	3714	4285	2,5	3,2	Тосно Ник.

Таблица № 29.

Станціи.	1 8 7 5.				1 8 7 6.				1 8 7 7.						1 8 7 8.				1 8 7 9.				В С Е Г О.		Проц. отношеніе.		СТАНЦІИ.				
	Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.														Р О Д Ъ Т О В А Р О В Ъ.																
	Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье и мо- лочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.		Масло коровье.		Молочные скопы.		С ы р ъ.			Масло ко- ровье и мо- лочные скоп.	Сырѣ.	Масло и скопы.	Сырѣ.
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.		Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Отправлено.
Морское сообщеніе:																															Морское сообщеніе.
Ревель	42	—	13118	—	906	—	17800	—	4	—	—	—	9317	7	—	—	—	18181	—	—	—	—	17769	—	959	76162	0,6	57,3		Ревель.	
Балтійскій портъ	—	—	5832	—	27	—	6455	—	—	—	—	—	4794	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4953	—	27	22034	0,01	16,5		Балтійскій портъ.	
Москва	—	42	—	16154	—	868	—	20296	—	4	—	—	—	1311	—	7	—	—	—	17289	—	—	—	—	19604	—	—	—	—	—	Москва.
Петербургъ	—	—	—	2796	—	65	—	3959	—	—	—	—	—	99	—	—	—	—	869	—	—	—	—	3118	—	—	—	—	—	Петербургъ.	
Всего . . .	22323		25185		28454		31045		17409		9250		23915		19338		10738		23788		19200		14829		28828		146541	132761	100	100	
Отношеніе . .	100		100		104		123		26659 97				94		30076 100				94		34029 124				114		—				

Приложеніе № 1.

Таблица № 30.

БАЛТІЙСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продук-
товъ по мѣсяцамъ. 1879 г.

1897																								
НАЗВАНІЕ ПРОДУКТОВЪ.	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь.	Іюль.		Августъ.		Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		ВСЕГО.
	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.	%	Пуды.
Мясо всякое	9921	32,7	4334	14,3	5656	18,6	1501	4,9	264	0,8	295	248	0,8	186	0,6	344	1,1	623	2	1808	5,9	5099	16,8	30279
Дичь живая и битая . .	4965	33,3	163	1,1	279	1,8	85	0,5	—	—	—	—	—	8	0,05	78	0,5	5	0,03	4148	28	5140	34,5	14871
Птица домашняя	589	15,9	215	5,8	449	12,1	11	0,2	48	1,3	18	42	1,1	54	1,4	422	11,4	450	12,4	1104	29,9	289	7,8	3691
Съ ѣстные припасы . . .	184	1,8	370	3,7	1040	10,5	2596	25,2	1019	10,3	398	261	1,6	279	2,8	86	0,8	456	4,6	2881	29	438	4,4	9908
Масло коровье	901	4,6	979	5,1	1189	6,1	1282	6,7	1344	7	1622	1398	7,2	1762	9,1	1374	7,1	1233	6,4	3413	17,7	2703	14	19200
Молочные скопы	157	1	222	1,4	2708	18,2	1500	10,1	1750	11,8	2763	1597	10,7	1255	8,4	1218	8,2	971	6,5	314	2,1	374	2,5	14829
Сыръ	169	0,5	185	0,6	2058	7,1	7146	24,7	6025	20,8	117	474	1,6	485	1,6	1155	4	8202	28,4	2581	8,9	231	0,8	28828

Таблица № 31.

ГРУППА ФИНЛЯНДСКИХЪ Ж. Д.

Передвиженіе скота по станціямъ и мѣсяцамъ

1875—1878 гг.

1. Гельсингфорсо-Тавастгуско-Петербургская дорога.

СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	ВСЕГО.	о/о
	Г О Л О В Ъ.					
Гельсингфорсъ	98	122	63	129	402	3
Сернэсъ	—	—	—	16	16	0,1
Мальмъ	—	1	—	2	3	—
Диккурсбю	33	1	2	4	40	0,3
Черво	98	48	36	44	226	1,6
Трескэнда	248	236	71	202	757	5,6
Юкела	6	12	6	17	41	0,3
Хювинге	126	109	41	51	327	2,4
Рихимяки	61	21	66	36	184	1,3
Рютгиля	7	13	—	3	23	0,1
Леппекоски	15	2	1	1	19	0,1
Туренги	129	76	93	54	352	2,6
Тавастгусъ	220	249	196	208	873	6,5
Хикие	12	10	20	9	51	0,3
Ойсъ	36	31	47	35	149	1,1
Лаппила	6	3	2	12	23	0,1
Ярвела	15	25	78	70	188	1,4
Херрала	10	15	18	12	55	0,4
Весиярви	1	8	—	1	10	—
Лахтисъ	84	40	123	66	313	2,3
Нюбю	60	109	56	16	241	1,8
Каусала	54	26	31	29	140	1
Кюммене	36	25	27	22	110	0,8
Коуволла	—	—	4	2	6	—
Уттисъ	20	43	17	55	135	1
Кайпиасъ	9	5	12	9	35	0,2
Давидстадъ	30	1	14	5	50	0,3
Пульса	107	53	32	19	211	1,5
Симолла	8	24	12	37	81	0,6
Нурмисъ	13	3	4	5	25	0,1

ско-Петербургская дорога.

СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	ВСЕГО.	о/о
	Г О Л О В Ъ.					
Выборгъ	454	585	320	475	1834	13,7
Сэйню	18	86	2	2	108	0,8
Галицино	921	408	144	36	1509	12,3
Перкярви	174	197	88	14	473	3,5
Новая Кирка	150	151	108	93	502	3,7
Мустамяки	—	—	—	3	3	—
Райвола	40	87	32	10	169	1,2
Тереюки	36	52	24	21	133	0,9
Бълоостровъ	18	18	46	39	121	0,8
Левашово	3	1	7	3	14	0,1
Парголово	39	12	7	2	60	0,4
Шувалово	27	4	9	1	40	0,3
Удѣльная	16	8	3	70	97	0,7
Озерки	—	—	—	—	—	—
Ланская	—	—	—	—	—	—
С.-Петербургъ	718	452	536	402	2108	15,8
Общее движеніе:						
Ганге-Хювинг. д.	74	67	78	78	297	2,2
Або-Тавастгуск. д.	—	57	334	223	614	4,6
Борго-Червоск. д.	13	29	16	41	99	0,7
Абоск. и Гангеск. д.	—	8	6	12	26	0,1
Абоск. и Боргос. д.	—	2	10	5	17	0,1
Гангеск. и Боргоск. д.	—	—	4	6	13	—
Сестрорѣцк. д.	1	2	—	—	3	—
Всего	4244	3537	2849	2697	13327	100
Отношеніе	100	83	67	63	—	—

2. Ганге-Хювингская дорога.

СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	о'о
	Г о л о в ъ.					
Ганге	2	6	2	—	10	1,3
Лаппихъ	11	17	6	5	39	5,1
Экенесъ	5	4	1	3	13	1,7
Карисъ	11	4	10	10	35	4,6
Сварто	32	20	29	51	132	17,3
Лойо	32	46	11	7	96	12,6
Нуммела	23	21	11	4	59	7,7
Корпи	2	10	2	1	15	1,9
Хювинге	2	2	17	108	129	16,9
Общее движеніе:						
Гельс.-Петерб. . . .	10	26	78	78	192	25,2
Або-Таммерф. . . .	—	7	6	12	25	3,2
Борг.-Кервос. . . .	—	2	7	6	15	1,9
Сестрорѣцк.	—	—	—	—	—	—
Всего	130	165	180	285	760	100
Отношеніе	100	126	138	219	—	—

3. Або-Таммерфорская дорога.

СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	ВСЕГО.	о/о
	Г	О	Л	О	В
Товастгусъ	11	43	23	77	5,6
Паройа	8	1	53	62	4,5
Курила	3	3	9	15	1
Таммерфорск.	14	18	21	53	3,8
Лембойсъ	1	6	8	15	1
Віала	7	24	4	35	2,5
Тойала	11	5	11	27	1,9
Урдіола	19	32	7	58	4,2
Форса	19	8	4	31	2,2
Койвисто	40	19	18	77	5,6
Лойміюки	19	74	78	171	12,4
Кюре	5	3	19	27	1,9
Аура	1	5	8	14	1
Люндо	—	3	2	5	0,3
Або	52	35	9	96	7,1
Общее движеніе:					
Гельс.-Петерб.	18	334	223	575	41,9
Гагне-Хюв.	1	6	12	19	1,3
Борго-Керв.	—	10	15	15	1
Всего	229	629	514	1372	100
Отношеніе	100	274	224	—	—

Гельсингфорсо-Тавостгуско-Петербургская дорога.

М ѣ с я ц ы	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	о/о
	Г	О	Л	О	В	Ъ.
Январь	219	53	49	54	375	2,9
Февраль	67	83	45	45	240	1,8
Мартъ	221	126	166	68	581	4,4
Апрѣль	597	455	246	248	1546	11,6
Май	614	802	518	517	2451	18,5
Июнь	667	557	693	367	2284	17,4
Июль	519	559	229	305	1612	12,3
Августъ	185	189	265	275	914	6,9
Сентябрь	342	250	174	289	1055	7,9
Октябрь	390	273	221	250	1134	8,6
Ноябрь	267	144	134	173	718	5,4
Декабрь	156	46	109	106	417	3,1
Всего	4244	3537	2849	2697	13327	100
Отношеніе	100	83	67	63	—	—

Ганге-Хювингинская дорога.
Або-Тавастгуско-Таммерфор-
ская дорога.

1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	о/о	1876 г.	1877 г.	1878 г.	Всего.	о/о
Г О Л О В Ъ.										
не было движенія.	О.	—	8	8	1,3	О.	9	16	25	2,2
Н	3	1	4	0,7	Н	4	4	8	0,7	
а	2	13	15	2,5	а	59	52	111	9,7	
з	16	16	32	5,3	з	76	57	133	11,6	
а	28	125	163	27,3	а	92	102	194	16,9	
к	19	8	45	7,5	к	104	57	161	14	
о	5	16	37	6,1	о	83	24	107	9,3	
п	10	28	56	9,4	п	22	43	67	5,8	
е	17	20	53	8,9	е	60	85	145	12,7	
н	46	30	96	16,1	н	52	49	101	8,8	
н	25	12	66	11	н	42	15	57	4,9	
н	9	8	20	3,4	н	26	10	36	3,1	
130	180	285	595	100		629	514	1143	100	
—	100	158	—	—		100	81	—	—	

Приложение № 1.

Таблица № 32.

ГРУППА ФИНЛЯНДСКИХЪ Ж. Д.

Передвиженіе мясныхъ и молочныхъ продуктовъ

1875—1878 гг.

Станціи отправленія.	1 8 7 5.												1 8 7 6.												В С Е Г О.						Процентное отношеніе.												
	Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.												Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.												Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.																		
	Дичь и пти- ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Дичь и пти- ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Сырѣ.		Масло.		Молоко.		Дичь и птица.	Говядина и свинина.	Съѣстные припасы.	Сырѣ.	Масло.	Молоко.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.							
Гельсингфорсъ .	76,5	1020,5	1744,5	12539	712	1215,5	6,5	11288,5	137	1068,5	249,5	9254	49	761,5	1337	11356	415,5	1006	16681,5	106	1299	446,5	10466,5	125,5	3081,5	1127,5	243	695,5	12,5	1,1	5,3	14,8	5,1	0,8	0,02								
Сярнасъ	—	—	0,5	52	1	1	—	—	1	—	1,5	10,5	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	10	—	0,5	1	1,5	—	—	—	—	—	0,01	0,02	—	—							
Мальмъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Диккурсебу . . .	—	—	1	8,5	0,5	7	2,5	—	—	0,5	—	7	—	—	1,5	40	2	388	—	—	—	2	16,5	—	2,5	2,5	—	2	560,5	—	—	0,03	—	—	—	—	—	—	—	—	1,2		
Керво	—	—	35,5	747	4,5	486,5	1305	0,5	7,5	3,5	106	66,5	—	—	21,5	578	7	351	65	2	2	159,5	17	—	57	11,5	9,5	265,5	2356	—	0,09	0,1	0,2	0,3	5								
Керво-Борго . . .	0,5	0,5	10	96	18,5	10	952,5	—	40	12	324,5	45,5	—	4,5	40,5	403	26	26,5	1	60	29	337,5	229,5	0,5	50,5	44,5	100	662	3779	—	0,08	0,5	2,1	0,8	8								
Трескэндэ	0,5	—	137	237	27	17,5	2429	—	28	0,5	376	6	—	—	93,5	168,5	14,5	78	2	24	—	306,5	25,5	0,5	230,5	41,5	52	682,5	4707	—	0,4	0,5	1,1	0,8	10								
Юкела	—	—	8	57	—	2	—	—	—	—	0,5	—	—	—	20	84,5	—	5	—	—	—	0,5	1	—	28	—	—	1	5	—	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01			
Хювинге	5,5	2	421,5	172,5	5,5	18,5	1715	7	31	2,5	59,5	6,5	3,5	—	279	105	29,5	34,5	2	49	2,5	57	6	9	700,5	35	80	116,5	3649,5	0,08	1,2	0,4	1,7	0,1	7,9								
Рихимяки	0,5	9,5	199,5	381	14,5	95	426	51,5	4	47	489	27,5	1	1	181,5	172,5	44	44	—	72,5	31,5	196	34,5	1,5	381	58,5	76,5	685	930	0,01	0,6	0,7	1,6	0,8	1,9								
Рюттиля	0,5	—	83	27,5	6	22	2,5	0,5	—	—	53	2,5	—	—	56	51	15,5	72,5	1	5	0,5	21,5	3	0,5	139	21,5	5	74,5	875	—	0,2	0,2	0,1	0,09	1,8								
Леннекоски . . .	1	1	12	91	2	46	59,5	416	—	0,5	5	4,5	—	—	14	201	1	76	1047,5	—	4	12	24,5	1	26	3	—	17	135,5	—	0,04	0,04	—	0,02	0,2								
Туренги	4	—	157,5	42,5	28,5	17,5	3345	516	45	4	866	42,5	2	—	159,5	39,5	27	59,5	661,5	95	0,5	710	54,5	6	317	55,5	140	1576	9404,5	0,05	0,5	0,7	2,9	1,9	20								
Тавастгусъ . . .	432	95,5	1957	3517,5	828,5	294,5	513	106	24,5	199	7800	35,5	333	86	1916	2045,5	629,5	300	194	29,5	184,5	4374	287	765	3873	1458	54	12174	543	7,5	6,7	19,1	1,1	15,5	1,2								
Хикіе	0,5	—	209,5	32,5	6	12	10	—	—	—	28,5	11,5	—	—	220	20,5	16	7,5	—	6	1,5	34	3	0,5	429,5	22	6	62,5	17,5	—	0,7	0,2	0,1	0,08	0,03								
Ойсъ	1	—	244	41	14,5	8	128,5	0,5	4	0,5	58,5	2	1	—	215	70	10	12,5	—	2	—	70,5	5	2	459	24,5	6	129	291	0,01	0,8	0,3	0,1	0,1	0,6								
Лоппила	—	—	148	2	—	6,5	—	4	—	2	21	—	—	—	105	15,5	—	2	—	—	—	19	—	—	253	—	—	40	2	—	0,4	—	—	0,05	—								
Ярвела	20	—	690,5	31,5	96,5	10,5	797	—	21,5	—	532,5	—	15	—	531,5	39	91	12,5	—	22,5	—	736,5	0,5	35	1222	187,5	44	1269	1629,5	0,3	2,1	2,4	0,9	1,6	3,1								
Херрала	3	1,5	267,5	5,5	0,5	2	0,5	3,5	—	11	56,5	17,5	2,5	1,5	110	31	5,5	—	2,5	—	—	21,5	1,5	5,5	377,5	6	—	78	0,5	0,05	0,6	0,08	—	0,09	—								
Весіярви	99,5	—	129,5	156	42	102,5	—	1,5	—	37	2419	—	81	—	313,5	43	11,5	10,5	—	18	51	3675,5	2,5	180,5	443	54	18	6094,5	0,5	1,7	0,8	0,7	0,3	7,7	—								
Лахтисъ	456	0,5	2699	244,5	107	45,5	61,5	1	303	60	2761	22,5	486,5	0,5	2657,5	134	74,5	32	—	325,5	25	2731,5	11	942,5	5356,5	181,5	628,5	5492,5	163,5	9,2	9,3	2,4	13,4	6,9	0,3								

Станціи отправленія.	1 8 7 5.												1 8 7 6.								В С Е Г О.						Процентное отношеніе.										
	Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.												Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.								Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.																
	Дичь и пти-ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Дичь и пти-ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Молоко.		Дичь и птица.	Говядина и свинина.	Съѣстные припасы.	Сырѣ.	Масло.	Молоко.					
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.							Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.	Отправлено.
Нюбю.	84,5	2	137,5	31,5	22	18,5	—	4	139	10	2776	—	85,5	1	92,5	50,5	29	1	0,5	4	184,5	11	1880	0,5	170	230	51	323,5	4656	0,5	1,6	0,4	0,6	6,9	5,9	—	
Каусали.	85	—	961,5	30,5	49	2,5	281,5	—	152	—	500	11	35	—	537,5	72	25	1	292,5	—	176	—	674,5	13	120	1499	74	328	1174,5	574	1,1	2,6	0,9	7,9	1,4	1	
Кюммене.	0,5	8,5	35,5	237	12,5	29	—	—	544	6,5	2300	301,5	1	2,5	16	277	18,5	2	3	1	673,5	1	269,5	240,5	1,5	51,5	31	1217,5	2569,5	3	0,01	0,08	0,4	26	3,2	—	
Коувало.	—	—	—	1	16,5	—	—	—	—	—	—	2,5	0,5	—	2,5	78	2	3	—	—	—	2	42,5	5	0,5	2,5	18,5	—	42,5	—	—	—	0,2	—	0,05	—	
Уттисъ.	41,5	1,5	45	742,5	4,5	34	—	—	301	0,5	86	48	1	5	21	150,5	15,5	1	—	—	277,5	27,5	72	11	42,5	66	20	578,5	158	—	0,4	0,1	0,2	12,3	0,2	—	
Койшайсъ.	59,5	19,5	124,5	566,5	—	33,5	—	—	6,5	10,5	728	96,5	89,5	27	82,5	510,5	2,5	1	—	—	13	9,5	674,5	11	149	207	2,5	19,5	1402,5	—	1,4	0,3	0,03	0,4	1,8	—	
Давидстадъ.	651	41	213,5	386,5	7	3	—	—	—	5	975	16	546,5	30	414,5	443,5	11	6	—	1,5	55,5	1	1977,5	65	1197,5	628	18	55,5	3452,5	—	11,8	1	0,2	1,1	4,3	—	
Пульса.	77	10,5	214,5	6,5	1,5	6,5	—	—	—	14	575	—	59,5	6	66	1,5	2,5	6	—	—	—	25	739	—	136,5	280,5	4	—	1314	—	1,3	0,4	0,05	—	1,6	—	
Симола.	284	1,5	77	103	3,5	15	3,5	—	—	15	2142	5,5	351,5	2	50,5	77,5	1	2	3	—	—	25,5	1223	1	635,5	127,5	4,5	—	3365	6,5	6,2	0,2	0,05	—	4,3	0,01	
Нурмисъ.	2	—	—	55	3	10	—	—	—	0,5	0,5	0,5	—	—	—	37,5	—	3	1,5	—	—	—	1,5	22	2	—	3	—	2	1,5	0,01	—	0,04	—	—	—	
Выборгъ.	1821	64,5	1967	504	135,5	341,5	34	3,5	30	337,5	8242	762	1891,5	134,5	1539	4076,5	138	24	6,5	4	27	293	7067,5	982,5	3712,5	3506	273,5	57	15309,5	40,5	36,6	6,1	3,5	1,2	19,3	0,08	
Сейнію.	23,5	2	1,5	52,5	1	13	5233	—	—	—	1020	84	24,5	—	—	220	2	2	343,5	—	—	—	68,5	8	48	1,5	3	—	1088,5	10576,5	0,4	—	0,04	—	1,3	22,5	
Кямора.	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Голицино.	63	0,5	402	277,5	1	7	913	—	—	—	67	—	58	—	342	257,5	5	13	925,5	—	—	0,5	38,5	1,5	121	744	6	—	105,5	1838,5	1,1	1,3	0,08	—	0,1	3,9	
Перкярви.	77	5	64,5	127,5	—	31,5	737,5	—	18	3,5	563	18	197,5	2,5	19	181,5	3,5	6	3	—	1,5	0,5	1063,5	18	274,5	83,5	3,5	19,5	1626,5	740,5	2,7	0,1	0,04	0,4	1	1,5	
Нов.-Кирка.	173,5	—	16	215	3	70,5	8	—	—	—	7,5	47,5	11	11	19,5	168,5	30	4	—	2	—	—	7,5	66	184,5	35,5	33	—	15	8	1,8	0,06	0,4	—	0,01	0,01	
Райвола.	—	—	4,5	458	—	52	0,5	—	—	—	60,5	134	0,5	—	—	473	—	8	—	—	—	39	125,5	0,5	—	4,5	—	—	99,5	0,5	—	—	—	—	0,1	—	
Терейоки.	—	20,5	9,5	260,5	12	71,5	—	6,5	—	1	27	347,5	—	—	8	483	—	14	—	—	—	2,5	12	222	—	—	17,5	12	—	39	—	—	0,03	0,1	—	0,04	—
Сестрорѣцкѣ.	—	—	5,5	428,5	32,5	63,5	—	—	—	1,5	1,5	144,5	—	2	—	223,5	—	23	—	—	—	—	—	207,5	—	—	5,5	32,5	—	1,5	—	—	—	0,4	—	—	
Вѣлоостровъ.	—	—	14	453	—	59,5	—	737,5	—	—	—	257,5	—	1	0,5	775	5,5	343	—	19	—	—	182,5	436,5	—	—	14,5	5,5	—	182,5	—	—	0,02	0,07	—	0,2	—
Левашово.	—	—	4,5	47,5	7	26,5	—	—	—	—	0,5	5,5	—	5	2,5	146,5	11	40	—	—	—	—	—	—	—	7	18	—	0,5	—	—	0,01	0,2	—	—	—	
Парголово.	—	—	—	57	—	47	—	—	—	—	—	21,5	—	—	—	85	—	23	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Станціи отправленія.	1 8 7 5.												1 8 7 6.										В С Е Г О.												Процентное отношеніе.						
	Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.												Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.										Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.																		
	Дичь и пти-ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Дичь и пти-ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Сырѣ.		Масло.		Молоко.						
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Дичь и птица.	Говядина и свинина.	Съѣстные припасы.	Сырѣ.	Масло.	Молоко.	
Шувалово . . .	—	1	1,5	3,5	—	15	—	—	—	—	1	2,5	—	—	—	0,5	—	—	—	—	—	—	5,5	—	—	1,5	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Удѣльная . . .	—	—	47,5	671,5	1,5	—	—	—	—	—	4,5	48,5	—	0,5	247,5	555,5	—	3	3	—	—	4,5	17	—	—	294,5	1,5	—	—	9	3	—	—	0,5	—	—	0,01	—	—	—	
Ланская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,5	—	3,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Петербургъ . .	507	3755	16325,5	1260,5	1312,5	110,5	12,5	6259	187	247,5	328	26260,5	409,5	3886,5	13507,5	1120	1647,5	19	6391,5	110	327	658,5	20756	916,5	29833	2960	297	986,5	31,5	9	52	38,3	6,3	1,2	0,06	—	—	—	—	—	
Ганге Хювин. дор.																																									
Карпи	9	—	107	71	—	6,5	22,5	1	1,5	—	24,5	3,5	—	—	44	54,5	3	4	—	3,5	1	16,5	—	9	151	3	5	41	26,5	0,08	0,2	0,04	0,1	0,05	0,05	—	—	—	—	—	
Нуммела	0,5	—	31,5	25	6	11	161,5	1,5	12,5	0,5	8	8	0,5	—	19	33,5	7,5	339,5	—	8	—	10	15	1	50,5	13,5	20,5	18	501	—	0,08	0,6	0,3	0,02	1	—	—	—	—	—	
Лойа	1,5	—	126,5	13,5	22	20	275	—	30	1,5	403	4,5	11,5	—	116	8	23,5	564,5	0,5	5,5	5	363,5	6,5	13	244,5	45,5	35,5	766,5	839,5	0,01	0,4	3,2	0,7	0,9	1,7	—	—	—	—	—	
Викрбю	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Сварто	—	—	72	37,5	26	14,5	313	—	—	1,5	163	0,5	—	—	53	21,5	40	304,5	—	15,5	—	133	2	—	125	66	15,5	296	617,5	—	0,2	0,8	0,3	0,4	1,2	—	—	—	—	—	
Карисъ	—	1	95	18,5	9,5	14,5	4,5	—	50,5	—	433,5	4,5	—	0,5	76,5	21,5	18,5	42	0,5	28	1,5	409,5	2,5	—	171,5	28	78,5	842,5	46,5	—	0,3	0,3	1,6	1	0,09	—	—	—	—	—	
Экенесъ	—	—	116	24	4	45	98,5	4,5	0,5	5	43	3	—	—	81	33	9	84,5	6	2	16	32,5	4	—	197	13	2,5	75,5	183	—	0,3	0,1	0,05	0,09	0,3	—	—	—	—	—	
Лаппвикъ . . .	—	—	8,5	31	32,5	3	9,5	—	—	—	1	3	—	—	35,5	50	—	—	—	—	—	170,5	15,5	—	44	32,5	—	171,5	9,5	—	0,07	0,4	—	0,2	0,02	—	—	—	—	—	
Ганге	—	—	10,5	105,5	16,5	61,5	5,5	454	3	12	9,5	12	—	40	22,5	122,5	9,5	2,5	320	7	22	16	633	—	—	33	26	10	25,5	8	—	0,05	0,3	0,2	0,03	0,01	—	—	—	—	—
Або-Тав.-Таммерф. д.																																									
Парола	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	1	10,5	61,5	12	1,5	—	0,5	7	5,5	—	—	1	61,5	—	7	12	—	—	0,8	—	—	—	—	0,02	—	—	—
Курила	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	105	7	2	24,5	—	14,5	21,5	25	2,5	0,5	—	10,5	2,5	14,5	25	24,5	—	0,2	—	0,3	0,03	0,05	—	—	—	—	—
Тойала	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63,5	11	6,5	9	—	—	7	108,5	21	—	—	63,5	6,5	—	108,5	9	—	0,1	0,08	—	0,1	0,02	—	—	—	—	—
Віаля	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	32	2	29,5	54,5	5	1,5	—	103	—	2	—	32	29,5	1,5	103	54,5	0,01	0,06	0,03	—	0,1	0,1	—	—	—	—	—
Лембойсъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,5	1,5	28,5	56,5	—	—	1	51	0,5	—	—	26,5	28,5	—	51	1256,5	—	0,04	0,03	—	0,06	2,6	—	—	—	—	—

Станціи отправленія.	1 8 7 5.												1 8 7 6.												В С Е Г О.						Процентное отношеніе.									
	Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.												Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.												Ц Е Н Т Н Е Р О В Ъ.															
	Дичь и пти- ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Дичь и пти- ца.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Молоко.		Сырѣ.		Масло.		Дичь и птица.		Говядина и свинина.		Съѣстные припасы.		Сырѣ.		Масло.		Молоко.					
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.				
Таммерфорсъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	309	4	299	126,5	188,5	50	1322	18	66,5	6189	37,5	309	299	188,5	18	6589	50	3	0,5	2,4	0,3	7,8	0,1					
Урдіола	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	327,5	7	48,5	31,5	—	17	3	1136,5	—	7	327,5	48,5	17	1136,5	31,5	0,06	0,5	0,6	0,3	1,4	0,06					
Форса	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	0,5	15,5	7	—	—	—	—	78,5	2,5	—	0,5	7	—	78,5	—	—	—	0,09	—	0,09	—					
Бойвисто . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	138,5	26,5	29	178,5	0,5	—	8	380,5	0,5	5	138,5	29	—	380,5	178,5	0,04	0,2	0,3	—	0,4	0,3					
Лойміоки . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	10	17,5	11	—	59,5	—	—	235	9,5	1	10	11	—	235	—	—	0,01	0,1	—	0,3	—					
Кюре	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	0,5	—	—	—	—	10	—	—	—	0,5	—	10	—	—	—	—	—	—	—					
Аура.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7,5	1,5	—	—	—	—	65	—	—	4	1,5	—	65	—	—	—	0,02	—	0,08	—					
Люндю	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88,5	—	—	—	—	5139,5	—	—	—	—	88,5	—	—	—	—	—	—	0,1					
Або	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,5	65,5	177	241	64	—	156	92,5	38,5	199	—	3,5	177	64	92,5	199	—	0,03	0,3	0,8	1,9	0,02	—					
Всего въ 1875 г.	5065		30394		3657		19868		2122		38218		5077		26873		3958	26955,5		2548,5		40347,5		10139		52267,5		7617		4676		78543,5		46822,5	100	100	100	100	100	100
1876	5077		26873		3958		26255,5		2548,5		40347,5																													
1877	4426		33056,5		4354		32797,5		3136,5		35346,5																													
1878	4005		30321		5397,5		36382,5		4310,5		44777																													
Прог. отношеніе.	1875	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100																													
	1876	100	88	109	135	120	105																																	
	1877	87	108	119	165	147	92																																	
	1878	79	99	147	180	202	116																																	

ОПЫТЫ

По опредѣленію потерь вѣса мяснаго скота, перевозимаго по Николаевской желѣзной дорогѣ

въ 1879 году.

Ветеринарнаго врача Н. Кулешова.

ПЕРВЫЙ ОПЫТЪ *).

Степной скотъ—быки, —отправленные изъ Москвы въ обыкновенныхъ товарныхъ вагонахъ съ 4-мя окнами и люкомъ, 13 Юня 1879 года съ поѣздомъ № 32, прибыли въ С.-Петербургъ 15 Юня въ 7 часовъ утра, выгружены и взвѣшены въ 8 часовъ 45 минутъ утра.	Степной скотъ—быки, отправленные изъ Москвы въ обыкновенныхъ товарныхъ вагонахъ съ 4-мя окнами и люкомъ, 13 Юня 1879 года съ поѣздомъ № 36, прибыли въ С.-Петербургъ 16 Юня въ 3 часа 30 минутъ утра, выгружены и взвѣшены въ 5 часовъ утра.
--	---

Всего въ пути были: 38 часовъ 45 минутъ.

Кормленные и поенные.							№№ по порядку.	Только поенные.						№№ по порядку.	Не кормленные и не поенные.						№№ по порядку.	Кормленные и поенные.						№№ по порядку.	Только поенные.						№№ по порядку.	Не кормленные и не поенные.					
Вѣсъ въ Москвѣ.			Вѣсъ въ Спб. въ 1-й разъ: до кормленія.		Вѣсъ въ Спб. во 2-й разъ: послѣ кормленія.			Вѣсъ въ Москвѣ.		Вѣсъ въ Спб. до поенія.		Вѣсъ въ Спб. послѣ поенія и кормленія.			Вѣсъ въ Москвѣ.		Вѣсъ въ С.-Петербур. I.		Вѣсъ въ С.-Петербур. II. послѣ кормленія.			Вѣсъ въ Москвѣ.		Вѣсъ въ С.-Петербур. до поенія и кормленія.		Вѣсъ въ С.-Петербур. послѣ кормленія и поенія.			Вѣсъ въ Москвѣ.		Вѣсъ въ С.-Петербур. I.		Вѣсъ въ С.-Петербур. II послѣ кормленія.								
1	26	—	25	19	26	3	7	32	5	30	1	30	19	13	27	20	24	13	26	1	29	—	27	8	28	22	7	28	—	26	17	27	31	13	25	10	23	36	24	28	
2	32	5	31	27	31	24	8	29	20	26	37	29	1	14	27	20	25	18	26	2	31	10	29	22	30	12	8	31	—	26	3	29	8	14	29	—	27	9	28	9	
3	30	25	30	5	30	16	9	29	20	26	38	29	9	15	29	—	26	29	28	3	33	—	31	18	32	6	9	31	20	28	17	29	35	15	27	30	26	17	27	4	
4	34	10	33	20	33	15	10	25	25	24	3	24	34	16	28	—	25	32	27	4	27	—	25	21	26	26	10	29	10	26	39	27	30	16	29	20	27	25	30	1	
5	30	35	28	35	30	34	11	31	15	29	12	30	14	17	30	10	28	7	29	5	32	5	30	29	30	30	11	29	—	27	10	28	28	17	27	35	26	3	24	34	
6	30	20	30	17	30	4	12	31	20	29	25	30	33	18	29	15	26	7	27	6	31	20	29	16	30	9	12	33	10	29	32	31	34	18	26	30	25	30	26	10	
184 15 180 3 182 16								179 25 166 36 174 30						19	29	35	27	34	33	24		183 35 173 34 178 25							182 — 164 38 175 6						19	27	10	26	19	26	37
														20	27	10	24	12	26	7															20	29	—	27	23	28	20
															228	30	208	32	226	31																222	15	211	2	216	23
7375 ф. 7203 ф. 7295 ф.							7185 ф. 6676 ф. 6990 ф.	9150 ф. 8350 ф. 9071 ф.	7355 ф. 6954 ф. 7145 ф.						7280 ф. 6598 ф. 7006 ф.						8895—ф. 8442 ф. 8663 ф.																				
Убыло въ дорогѣ . 172 » — »							509 » — » — »	800 » — » — »	Убыло въ дорогѣ . . . 401 »						682 » — » — »						453 » — » — »																				
Прибыло въ Спб. . 93 » — 79 »							— » 314 » — 195 »	— » 721 » — 79 »	Прибыло въ С.-П.-Б. . 191 » — 210 ф						= 408 » — 274 » — »						221 — 232 » — »																				
На 100 ⁰ /о . . . 2,34 » — 1,29 »							— » 7,08 » — 4,70 »	— » 8,73 » — 8,63 »	На 100 ⁰ /о 5,45 — 2,75						— 9,36 — 6,19						5,09 — 2,61																				
Окончательная убыль 1,05 » — »							— » 2,38 » — »	— » 0,10 » — »	Окончательная убыль . 2,70						3,17						2,48																				

*) Во всѣхъ опытахъ принять въ расчетъ вѣсъ полученнаго изъ вагона навоза, который здѣсь не показанъ. Свѣдѣнія объ опытахъ доставлены Управленіемъ Николаевской желѣзной дороги.

Схематический рисунок путей,

по которым должны передаваться вагоны съ быками съ
Балтійской дороги на бычью платформу Николаевской
дороги.

Объяснение знаков:
— Существующія пути.
- - - Проектируемая ветвь.

