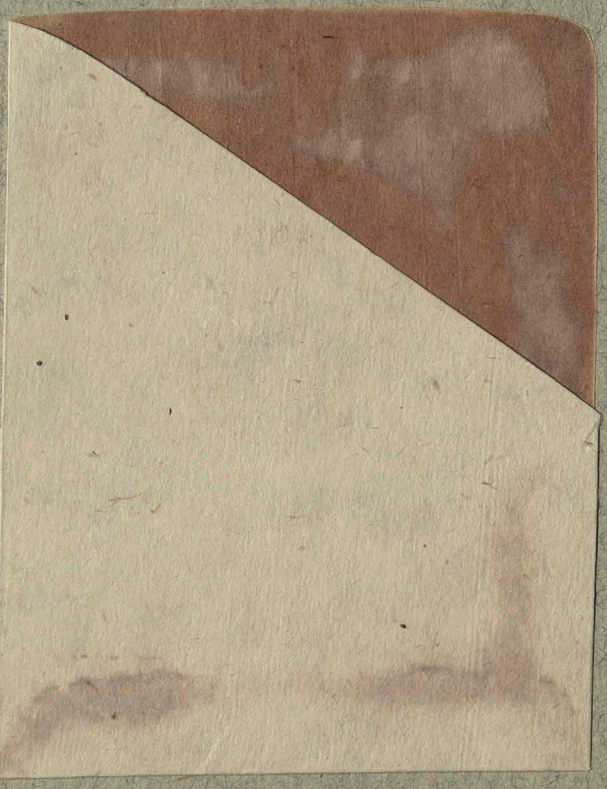
М 103/209
в. 16
отд. 9 1904

М 103/209



Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

СВОДЪ

трудовъ мѣстныхъ комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ

И

ТАРИФЫ.

Составилъ

К. И. ГУЦЕВИЧЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

1904.

Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

СВОДЪ

трудовъ мѣстныхъ комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи.

216

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ

И

ТАРИФЫ.

Отдел 9

Составилъ

К. И. ГУЦЕВИЧЪ.

ПУБЛИЧНАЯ РУМЯНЦЕВ. МУЗЕЙ БИБЛІОТЕКА

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

1904.

Печатано по распоряженію Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденнаго Особаго Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

2019322240

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Труды мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности получены полностью изъ 49 губерній Европейской Россіи къ 1 Августа минувшаго 1903 года. По мѣрѣ отпечатанія поступавшихъ трудовъ, производился сводъ ихъ по отдѣламъ, систематизирующимъ рядъ вопросовъ, затронутыхъ 531 мѣстными Комитетами названныхъ губерній. Цѣлью этой работы было поставлено использованіе всего полученнаго матеріала, заключающагося въ представленныхъ Комитетамъ письменныхъ докладахъ отдѣльныхъ лицъ и комиссій и журналахъ засѣданій самихъ Комитетовъ.

По своему содержанію матеріалъ этотъ распадается на три части: 1) свѣдѣнія о современномъ положеніи дѣла; 2) пожеланія и мѣры къ его улучшенію, указанныя отдѣльными лицами и комиссіями, и 3) заключенія, принятыя Комитетами (единогласно или большинствомъ голосовъ). Въ послѣдовательномъ порядкѣ этихъ трехъ частей и излагаются въ сводѣ отдѣльные вопросы, притомъ, конечно,—только въ предѣлахъ представленнаго съ мѣстъ матеріала. Поэтому современное положеніе, его нужды и потребности освѣщаются по отдѣльнымъ вопросамъ и мѣстностямъ въ большей или меньшей мѣрѣ, въ зависимости отъ имѣющихся въ этихъ матеріалахъ свѣдѣній.

При составленіи настоящаго отдѣла Свода — «Желѣзныя дороги и тарифы» замѣчено, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ, въ сужденіяхъ Комитетовъ и въ докладахъ отдѣльныхъ лицъ, допущены неправильности въ отношеніи фактической стороны обсуждавшихся вопросовъ, причемъ такія фактически неправильныя данныя служатъ иногда основаніемъ высказанныхъ Комитетами заключеній и пожеланій. Такъ, встрѣчаются указанія на желательность измѣненія въ томъ или другомъ направленіи тариф-

ныхъ ставокъ, хотя дѣйствующіе тарифы уже отвѣчаютъ этому пожеланію; или указывается на цѣлесообразность предоставленія той или другой льготы, уже разрѣшенной дѣйствующими постановленіями; и т. п.

Въ видѣ примѣра можно привести слѣдующіе случаи. Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ Курской, Гродненской и Ковенской губерній были сдѣланы указанія (стр. 244 — 245 Свода), что существованіе перемолочныхъ тарифовъ оказываетъ неблагопріятное вліяніе на развитіе земледѣльческой и мукомольной промышленности въ губерніяхъ центральнаго района, а также — въ западныхъ, привислинскихъ и прибалтійскихъ, для которыхъ представляется затруднительною конкуренція по сбыту хлѣба съ губерніями южнаго и восточнаго районовъ, пользующихся выгодами отъ перемолочныхъ тарифовъ. Въ дѣйствительности, однако, перемолочные тарифы, какъ это видно и изъ сужденій другихъ Комитетовъ (тѣ же стран. Свода), въ настоящее время отмѣнены во внутреннихъ сообщеніяхъ и сохранены лишь для вывозимой за границу муки, при чемъ экспортъ русской муки весьма незначителенъ, и съ этой стороны перемолочные тарифы не могутъ оказывать ощутительнаго вліянія на конкуренцію отдѣльныхъ районовъ между собою.

Въ другомъ случаѣ, являются неточными указанія на тарифъ въ $^1/_{10}$ коп. съ пудо-версты для повагонной перевозки кустарной мебели (стр. 313 Свода), которая, въ дѣйствительности, перевозится повагонно въ отдѣланномъ видѣ — по тарифу въ $^1/_{24}$ коп. съ пудо-версты, а въ некрашенномъ и неполированномъ видѣ—по $^1/_{36}$ коп. съ пудо-версты. На той же страницѣ Свода приведено пожеланіе о возстановленіи льготы по перевозкѣ учебныхъ пособій большою скоростью по тарифу малой скорости, каковая льгота отмѣнена не была.

Между прочимъ, въ Саратовскомъ Комитетѣ было указано,— какъ на одну изъ причинъ дороговизны постройки нашихъ желѣзныхъ дорогъ и невозможности вслѣдствіе этого понизить тарифъ,—на переплаты за рельсы, имѣвшія мѣсто на Сибирской желѣзной дорогѣ, гдѣ рельсы будто бы обошлись по 2 р. 50 к. за пудъ; въ дѣйствительности, однако, изъ данныхъ расцѣночныхъ вѣдомостей видно, что цѣна на рельсы для названной дороги колебалась по отдѣльнымъ участкамъ въ предѣлахъ отъ 1 р. $52^1/_2$ к. до 1 р. 64 к. за пудъ.

Подобныя фактическія неточности, наиболѣе часто имѣющія мѣсто въ сужденіяхъ по тарифнымъ вопросамъ (раздѣлъ III Свода), встрѣчаются и въ другихъ частяхъ Свода. Такъ, при обсужденіи мѣръ, направленныхъ къ улучшенію условій перевозки, указано, между прочимъ, на желательность установленія такого порядка, чтобы иски о вознагражденіи за порчу грузовъ могли предъявляться въ судебныя установленія по мѣсту нахожденія станцій отправленія, а не по мѣсту нахожденія управленій желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ, такой порядокъ допускается дѣйствующими статьями 127 и 128 Общ. Уст. Росс. жел. дор. (Свода Зак., т. XII, ч. 1, изд. 1886 года), предоставляющими опредѣленіе мѣста предъявленія иска усмотрѣнію истца. Равнымъ образомъ, удовлетворяется существующимъ постановленіемъ Министерства Путей Сообщенія выраженное Комитетами (стр. 91 Свода) пожеланіе о томъ, чтобы, въ случаѣ скопленія грузовъ, очередь отправки ихъ велась не по всей линіи, а по каждой станціи отдѣльно.

Кромѣ приведенныхъ на выдержку, замѣчены и многія другія, болѣе мелкія и иногда даже не мѣняющія существа дѣла неточности, какъ то: въ ссылкахъ на различныя распоряженія, въ датахъ и т. п.

Исправлять подобныя фактически неточныя данныя, въ главнѣйшихъ случаяхъ оговоренныя въ подстрочныхъ примѣчаніяхъ, представлялось невозможнымъ, такъ какъ при этомъ потеряли бы значеніе и основанныя на этихъ данныхъ заключенія и пожеланія Комитетовъ. Критика же высказанныхъ Комитетами сужденій, очевидно, не могла найти себѣ мѣста въ настоящемъ Сводѣ, представляющемъ по возможности строго объективное изложеніе результатовъ трудовъ Комитетовъ. Притомъ упомянутыя заключенія и пожеланія, несмотря на ихъ неправильное обоснованіе, представляются все-таки не лишенными извѣстнаго значенія и интереса, какъ выраженіе взглядовъ мѣстныхъ людей на тѣ или другія стороны желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ Сводѣ сдѣланы ссылки на соотвѣтствующія страницы изданія трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ. Въ виду значительнаго числа цитируемыхъ страницъ, на коихъ основано изложеніе, большая ихъ часть вынесена въ конецъ книги при помощи номерныхъ ссылокъ. Засимъ, въ тѣхъ частяхъ текста, которыя

содержатъ перечисленіе принятыхъ мѣстными Комитетами заключеній, при названіи каждаго Комитета помѣщена, справа въ скобкахъ, цифра, указывающая страницу изданія трудовъ, гдѣ находится подлинный текстъ заключенія.

Къ Своду приложена карта путей сообщенія Европейской Россіи съ нанесенными (краснымъ) желѣзнодорожными линіями, о проведеніи коихъ заявлены пожеланія мѣстными Комитетами.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

Раздѣлъ первый. Желѣзнодорожное строительство.

Глава I. Различные виды путей сообщенія, ихъ значеніе и современное состояніе 3

Заключенія Комитетовъ 11

Глава II. Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ и рельсовыхъ подъѣздныхъ путей. 12

Заключенія Комитетовъ 20

Глава III. Развитіе гужевыхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ за счетъ желѣзныхъ дорогъ. 23

Заключенія Комитетовъ 28

Глава IV. Проектируемые желѣзнодорожные пути, вѣтви и линіи. . . 31

Заключенія Комитетовъ 73

Раздѣлъ второй. Условія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

Глава V. Общая характеристика современныхъ условій перевозки грузовъ и организаціи нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. . 83

Заключенія Комитетовъ 87

Глава VI. Срочность желѣзнодорожной доставки 90

Заключенія Комитетовъ 94

Глава VII. Залежи хлѣба на желѣзныхъ дорогахъ. 98

Заключенія Комитетовъ 104

Глава VIII. Подвижной составъ и провозоспособность желѣзныхъ дорогъ 105

Заключенія Комитетовъ 110

Глава IX. Скорость доставки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. . . . 118

Заключенія Комитетовъ 122

Глава X. Оборудованіе станцій желѣзныхъ дорогъ крытыми помѣщеніями 126

Заключенія Комитетовъ 128

Глава XI. Порча, утрата и хищеніе грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ 132

Заключенія Комитетовъ 136

Глава XII. Увеличеніе числа станцій, полустанковъ и разъѣздовъ для пріема и выдачи сельскохозяйственныхъ грузовъ 139

Заключенія Комитетовъ 141

Глава XIII. Станціонныя операціи 143

Заключенія Комитетовъ 148

Стр.

Глава XIV. Переборы 150
Заключенія Комитетовъ 152

Глава XV. Личный составъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ . . . 153
Заключенія Комитетовъ 156

Глава XVI. Условія перевозки рабочихъ и переселенцевъ по желѣзнымъ дорогамъ 158
Заключенія Комитетовъ 161

Глава XVII. Условія перевозки скоропортящихся продуктовъ 165
Заключенія Комитетовъ 171

Глава XVIII. Условія перевозки молока и молочныхъ продуктовъ. . . . 173
Заключенія Комитетовъ 177

Глава XIX. Перевозка животныхъ по желѣзнымъ дорогамъ. 181
Заключенія Комитетовъ 189

Глава XX. Условія перевозки нѣкоторыхъ отдѣльныхъ грузовъ 194
Заключенія Комитетовъ 196

Глава XXI. Отдѣльныя пожеланія объ улучшеніяхъ въ области желѣзнодорожнаго хозяйства 197
Заключенія Комитетовъ 199

Раздѣлъ третій. Желѣзнодорожные тарифы.

Введеніе. 203
Глава XXII. Тарифная желѣзнодорожная политика 206
Заключенія Комитетовъ 221

Глава XXIII. Принципы построенія и примѣненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. 228
Заключенія Комитетовъ 234

Глава XXIV. Виды желѣзнодорожныхъ тарифовъ. 237
Заключенія Комитетовъ 248

Глава XXV. Дополнительные сборы. 251
Заключенія Комитетовъ 257

Глава XXVI. Тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. 259
Заключенія Комитета. 274

Глава XXVII. Тарифы на перевозку кормовъ. 280
Заключенія Комитетовъ 288

Глава XXVIII. Тарифы на перевозку скота 291
Заключенія Комитетовъ 297

Глава XXIX. Тарифы на перевозку продуктовъ животноводства, птицеводства и рыболовства. 299
Заключенія Комитетовъ. 304

Глава XXX. Тарифы на перевозку продуктовъ огородничества, садоводства и другихъ сельскохозяйственныхъ культуръ. 307
Заключенія Комитетовъ. 310

Глава XXXI. Тарифы на перевозку кустарныхъ издѣлій и сырья для кустарей. 313
Заключенія Комитетовъ 316

Глава XXXII. Тарифы на перевозку рабочихъ и переселенцевъ 318
Заключенія Комитетовъ. 322

Стр.

Глава XXXIII. Тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ орудій, машинъ и дренажныхъ трубъ 326

Заключенія Комитетовъ 328

Глава XXXIV. Тарифы на землеудобрительные туки 330

Заключенія Комитетовъ 335

Глава XXXV. Тарифы на перевозку посѣвныхъ сѣмянъ, саженцовъ лѣсныхъ и садовыхъ и средствъ для борьбы съ вредителями сельскохозяйственныхъ культуръ 337

Заключенія Комитетовъ 338

Глава XXXVI. Тарифы на перевозку строительныхъ матеріаловъ 340

Заключенія Комитетовъ 343

Глава XXXVII. Тарифы на перевозку нѣкоторыхъ отдѣльныхъ грузовъ . 346

Заключенія Комитетовъ 350

Ссылки на страницы изданія Трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности 352

Приложеніе:

Карта желѣзнодорожныхъ линій, о проведеніи коихъ ходатайствуютъ мѣстные Комитеты.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

Стр.

Глава XXXIII. Тарифы на перевозку сельскохозяйственных орудий, машин и прицепных тракторов 328

Заключения Комитетов 328

Глава XXXIV. Тарифы на земляные подвижные тяги 330

Заключения Комитетов 330

Глава XXXV. Тарифы на перевозку посадных сеянцев, срезанных веток и отдельных в срезках для прививки растений сельскохозяйственных культур 337

Заключения Комитетов 338

Глава XXXVI. Тарифы на перевозку строительных материалов . . . 340

Заключения Комитетов 343

Глава XXXVII. Тарифы на перевозку некоторых отдельных грузов . 346

Заключения Комитетов 350

Сметы на строительные издания Трудов института Комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности 352

Приложение:

Карта железнодорожных линий, с обозначением пояса зоотарифного института Комитета.

I.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

I

Раздѣлъ I. Желѣзнодорожное строительство.

Глава I. Различные виды путей сообщенія, ихъ значеніе и современное состояніе.

1. Значеніе и современное состояніе путей сообщенія вообще.— 2. Значеніе водныхъ путей.—3. Значеніе грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ.—4. Значеніе рельсовыхъ путей.— 5. Отрицательныя стороны рельсовыхъ путей. — 6. Измѣненіе условій сельскохозяйственной промышленности и хлѣбной торговли подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ.— 7. Современное состояніе нашихъ путей сообщенія. — 8. Заключенія Комитетовъ.

Значеніе и современное состояніе путей сообщенія вообще [1]).

Относительно значенія путей сообщенія въ дѣлѣ развитія и улучшенія сельскохозяйственной промышленности и ея многочисленныхъ отраслей въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности имѣется цѣлый рядъ отзывовъ въ томъ смыслѣ, что это значеніе должно быть признано чрезвычайно важнымъ, и что развитіе различныхъ промысловъ, энергія торговыхъ оборотовъ и вообще благосостояніе страны находятся въ прямой зависимости отъ состоянія путей сообщенія.

Пути сообщенія—это главные нервы сельскохозяйственной, торговой и промышленной дѣятельности населенія и, чѣмъ лучше поставлены они, тѣмъ выше, интенсивнѣе эта дѣятельность, такъ какъ, создавая удобства обмѣна произведеній того или другого рода, пути сообщенія вызываютъ усиленіе мѣстной производительности и, вообще, имѣютъ огромное вліяніе на спросъ и предложеніе (Калужская, 296).

Особенно чутко къ путямъ сообщенія относится сельскохозяйственная промышленность, грузы которой по своей громоздкости и сравнительной малоцѣнности могутъ выдерживать расходы по перевозкѣ въ очень ограниченныхъ размѣрахъ; поэтому улучшеніе путей сообщенія, влекущее за собою удешевленіе транспорта, является одною изъ самыхъ серьезныхъ мѣръ къ расширенію сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ, а, слѣдовательно, и къ расширенію производства. Одновременно съ улучшеніемъ путей сообщенія уве-

личивается доходъ производителей сельскохозяйственныхъ продуктовъ, продукты становятся болѣе доступными потребителю, и кругъ потребителей растетъ.

Такъ какъ природа нѣкоторыхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ требуетъ отъ путей сообщенія не только удешевленія стоимости транспорта, но также и приспособленія его къ индивидуальнымъ свойствамъ грузовъ, то при отсутствіи таковой приспособленности сбытъ этихъ продуктовъ становится невозможнымъ. Чрезвычайно важное значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ скорость передвиженія въ связи съ такими условіями транспорта, при которыхъ создавалась бы возможность доставки въ удовлетворительномъ состояніи даже и грузовъ, по природѣ своей легко подвергающихся порчѣ, какъ, напримѣръ, продуктовъ животноводства, птицеводства, садоводства и т. п.

Удешевленіе и скорость доставки сельскохозяйственныхъ продуктовъ имѣютъ для русской промышленности тѣмъ большее значеніе, что наши сельскохозяйственные производительные районы, съ одной стороны, нуждаются въ широкомъ сбытѣ своихъ продуктовъ, съ другой же—отстоятъ нерѣдко очень далеко отъ рынковъ сбыта какъ внутреннихъ, такъ въ особенности иностранныхъ, которые являются главнѣйшими потребителями этихъ продуктовъ. Между тѣмъ при существующихъ нынѣ условіяхъ мірового товарообмѣна только та страна можетъ занимать господствующее положеніе на международномъ рынкѣ, пути сообщенія которой находятся въ наиболѣе совершенномъ видѣ.

На основаніи содержащихся въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ отзывовъ о различныхъ видахъ путей сообщенія—водныхъ, гужевыхъ и рельсовыхъ,—значеніе каждаго изъ этихъ видовъ можетъ быть охарактеризовано слѣдующимъ образомъ.

Значеніе водныхъ путей.

Въ немногихъ отзывахъ, касающихся водныхъ путей и ихъ значенія, было отмѣчено, что «ни одинъ путь ни по дешевизнѣ, ни по удобству его, ни по возможности перевозки въ одномъ помѣщеніи громаднаго количества даже разнообразнаго груза, ни по возможности доставки груза къ берегамъ всѣхъ морей, судоходныхъ рѣкъ и озеръ, ни по возможности серьезной защиты груза не можетъ соперничать съ воднымъ путемъ (Екатеринославская, 212). Вслѣдствіе этого товары громоздкіе, не подвергающіеся порчѣ, и скорость доставки которыхъ не имѣетъ особеннаго значенія, выгоднѣе всего передвигать по воднымъ путямъ. Большинство же сельскохозяйственныхъ продуктовъ принадлежитъ именно къ такой категоріи товаровъ (Бессарабская, 78; Подольская, 378).

Этотъ выводъ о значительныхъ удобствахъ водныхъ путей находитъ себѣ подтвержденіе въ практикѣ заграничныхъ госу-

дарствъ—Германіи и Австріи, которыя въ широкихъ размѣрахъ затрачиваютъ капиталы на устройство водныхъ сообщеній, и затраты эти оказываются весьма производительными. Именно, статистика показываетъ, что, напр., въ Гамбургѣ, Кельнѣ и другихъ пунктахъ за время съ 1880 по 1893 г.г. передвиженіе товаровъ по воднымъ путямъ удвоилось и въ то же время перевозка по желѣзнымъ дорогамъ увеличилась на 16%. Статистическія данныя о результатахъ урегулированія судоходства на Майнѣ указываютъ, что за семь лѣтъ, а именно съ 1886 по 1893 г.г., движеніе товаровъ удвоилось какъ по воднымъ путямъ, такъ и по желѣзнымъ дорогамъ (Подольская, 379).

Затраты на улучшеніе водныхъ путей въ Западной Европѣ повели къ тому, что тамъ весь хлѣбъ и всѣ тяжелые товары передвигаются по дешевымъ воднымъ путямъ. Соотвѣтственно этому примѣру, можно полагать, что и въ интересахъ нашей сельскохозяйственной промышленности надлежало бы обратить серьезное вниманіе на улучшеніе внутреннихъ водныхъ путей, употребивъ на это часть средствъ, предназначаемыхъ на постройку желѣзныхъ дорогъ (Полтавская, 35, 36).

Съ другой стороны, однако, указывается, что естественные водные пути имѣются далеко не вездѣ, а потому роль ихъ значительно суживается. Въ Россіи, вслѣдствіе климатическихъ условій, значеніе водныхъ путей еще болѣе умаляется, такъ какъ они оказываются закрытыми въ теченіе полугода, а иногда и болѣе. Такъ, напримѣръ, указано, что Чистопольскій уѣздъ Казанской губерніи только въ теченіе 5 мѣсяцевъ, пока существуетъ навигація, сообщается съ внѣшнимъ міромъ; только на этотъ короткій срокъ оживляется мѣстная торговля и возможенъ вывозъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ; въ остальное же время года торговля замираетъ, и населеніе, за отсутствіемъ промысловъ, не знаетъ, къ чему приложить свой трудъ (Казанская, 166, 167).

Значеніе грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ.

По отношенію къ гужевымъ дорогамъ, даже въ наиболѣе совершенномъ ихъ видѣ, а именно въ видѣ шоссейныхъ путей, въ сужденіяхъ Комитетовъ высказывается тотъ взглядъ, что эти пути могутъ имѣть значеніе лишь второстепенное, облегчая подвозъ грузовъ къ путямъ болѣе совершеннаго типа; сами же по себѣ гужевыя дороги, не удовлетворяя требованіямъ скорости движенія, не могутъ въ то же время избавить сельскихъ хозяевъ отъ такихъ разорительныхъ условій дальней гужевой доставки, какъ дороговизна перевозки и сопряженныя съ этою перевозкою неизбѣжныя раструска, утечка, порча, а иногда даже и хищеніе товара.

Кромѣ того, шоссированные пути оказываются малопригодными для крестьянъ, телѣги которыхъ совершенно не приспособ-

лены къ движенію по шоссе, такъ какъ оси у нихъ деревянныя и колеса не обтянуты желѣзными шинами. Затѣмъ, крестьянскія лошади весьма рѣдко подковываются и потому портятъ себѣ ноги на каменной шоссейной мостовой, не говоря уже о времени гололедицы, когда движеніе по шоссе становится для нихъ совершенно невозможнымъ. Этимъ объясняется наблюдаемое почти повсемѣстно, гдѣ существуютъ шоссейныя дороги, явленіе, что крестьянскіе обозы идутъ по нимъ весьма рѣдко, а тянутся по бокамъ, по мягкой грунтовой дорогѣ (Пензенская, 172).

Наконецъ, гужевая перевозка не можетъ производиться съ достаточною регулярностью въ теченіе круглаго года также вслѣдствіе того, что въ рабочую пору крестьяне и экономическіе рабочіе, а также ихъ лошади заняты полевыми работами и не могутъ быть отвлекаемы для перевозки (Пензенская, 170).

Значеніе рельсовыхъ путей.

Въ отношеніи рельсовыхъ путей изъ весьма многочисленныхъ отзывовъ, содержащихся въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ, можно заключить, что только эти пути, благодаря присущей имъ скорости и регулярности транспорта, могутъ надлежащимъ образомъ содѣйствовать развитію и улучшенію сельскохозяйственной промышленности. Поэтому всевозможныя мѣропріятія, направляемыя къ поднятію благосостоянія населенія, останутся палліативами до тѣхъ поръ, пока населеніе будетъ лишено возможности пользоваться рельсовыми путями (Казанская, 95, 97). Нѣтъ средства, противодѣйствующаго болѣе сильно экономическому застою, какъ желѣзная дорога, дающая легкій доступъ предпріимчивости (Волынская, 143).

Желѣзнодорожный транспортъ даже и въ томъ несовершенномъ видѣ, въ какомъ онъ представляется у насъ въ настоящее время вслѣдствіе недостаточной провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, высоты и неурегулированности тарифовъ, представляетъ все же чрезвычайныя преимущества передъ другими средствами передвиженія (Воронежская, 114). Вслѣдствіе этого даже въ тѣхъ районахъ, гдѣ грунтовые пути содержатся въ исправномъ видѣ и гдѣ имѣется возможность пользоваться водными сообщеніями, все-таки желѣзнодорожнымъ путямъ придается значеніе главнаго живительнаго нерва въ краѣ (Казанская, 64, 65).

Отрицательныя стороны рельсовыхъ путей.

Однако, на ряду съ отмѣченными выше положительными сторонами рельсовыхъ путей сообщенія указываются также нѣкоторыя отрицательныя стороны ихъ. Такъ, эксплоатація желѣзныхъ дорогъ сопряжена вообще съ крупными расходами, которые требуютъ установленія высокихъ тарифовъ, чтобы не только оплачивались расходы по перевозкѣ, но и получалась возможность отчислять нѣкоторый процентъ на затраченный капиталъ. Поэтому средній размѣръ эксплоатаціонныхъ расходовъ, составляющій для нашихъ

желѣзныхъ дорогъ $^{1}/_{125}$ коп. съ пуда и версты, не считая процентовъ на вложенные въ желѣзнодорожныя предпріятія капиталы, обусловливаетъ собою тотъ минимумъ, далѣе котораго пониженіе тарифовъ дѣлается уже убыточнымъ. При такихъ условіяхъ по желѣзнымъ дорогамъ удобнѣе перевозить товары сравнительно болѣе цѣнные, менѣе громоздкіе и не переносящіе долговременнаго транспорта.

Кромѣ того, отмѣчается несостоятельность желѣзныхъ дорогъ, когда имъ приходится имѣть дѣло съ массовыми перевозками. Въ подтвержденіе такого вывода было приведено указаніе на то, что наши желѣзныя дороги, даже при существующихъ высокихъ тарифахъ, дающихъ имъ основаніе стремиться съ выгодою для себя расширять и развивать перевозки, оказываются временами не въ состояніи удовлетворить нуждамъ массоваго грузового движенія, какъ это свидѣтельствуютъ повторяющіяся на дорогахъ изъ года въ годъ залежи (Подольская, 378).

Измѣненіе условій сельскохозяйственной промышленности и хлѣбной торговли подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ.

Отмѣтивъ положительныя и отрицательныя стороны желѣзнодорожнаго транспорта, слѣдуетъ указать также и на то громадное вліяніе, которое желѣзныя дороги оказали на экономическую жизнь нашего отечества, и которое на однихъ районахъ отразилось благотворно, а другимъ причинило нѣкоторый ущербъ. Послѣднее явленіе имѣло мѣсто, впрочемъ, по отношенію лишь къ тѣмъ сравнительно немногочисленнымъ районамъ, которые, благодаря своему географическому положенію, т. е. близости къ потребительнымъ рынкамъ, или же къ удобнымъ воднымъ путямъ сообщенія, и до проведенія желѣзныхъ дорогъ находились въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ.

Сущность высказанныхъ сравнительно немногими докладчиками соображеній о неблагопріятныхъ для сельскохозяйственной промышленности послѣдствіяхъ, которыми сопровождалось развитіе рельсовой сѣти, сводится къ нижеслѣдующему. Съ постройкою рельсовыхъ путей, основнымъ свойствомъ которыхъ, какъ извѣстно, является умаленіе значенія разстояній, восточныя и южныя губерніи получили возможность доставлять свои продукты какъ на внутренніе рынки, такъ и для экспорта, и развили у себя зерновое хозяйство. Вмѣстѣ съ тѣмъ скотоводство, естественное для этихъ губерній и до проведенія желѣзныхъ дорогъ широко тамъ развитое, пришло въ упадокъ. Такое явленіе оказалось далеко не отвѣчающимъ общимъ экономическимъ интересамъ нашего государства, такъ какъ оно повело за собою не только сокращеніе вывоза продуктовъ животноводства за границу, но даже вызвало появленіе ввоза къ намъ такихъ продуктовъ, какъ сало и кожи. Послѣдствіемъ указаннаго измѣненія въ занятіяхъ населенія нашихъ

окраинныхъ районовъ явилось то, что мѣстности, ближайшія къ внутреннимъ рынкамъ сбыта, стали испытывать конкуренцію со стороны вновь появившихся земледѣльческихъ районовъ, зерновое хозяйство которыхъ имѣло массу благопріятныхъ условій въ видѣ дешевизны земли и естественнаго плодородія почвы, дававшихъ ему возможность вести производство съ небольшими сравнительно расходами. Подъ вліяніемъ этой конкуренціи населеніе нашихъ внутреннихъ губерній было поставлено въ необходимость или отказаться отъ веденія зернового хозяйства и перейти къ другимъ культурамъ, или же получать меньшую прибыль и даже порою нести убытки. Однако, въ силу цѣлаго ряда причинъ, среди которыхъ немаловажную роль играло быстрое развитіе рельсовой сѣти, переходъ отъ зернового хозяйства къ другимъ культурамъ оказался крайне затруднительнымъ. Вслѣдствіе этого населеніе ближайшихъ къ внутреннимъ рынкамъ сбыта губерній, за весьма немногими исключеніями, не имѣя возможности приспособиться къ быстро и рѣзко измѣнившимся условіямъ торговаго обмѣна сельскохозяйственныхъ продуктовъ, оказалось въ настоящее время въ затруднительномъ положеніи.

Если при этомъ принять во вниманіе, что широкое развитіе рельсовыхъ путей въ иностранныхъ государствахъ и особенно въ заокеанскихъ странахъ, въ связи съ громаднымъ развитіемъ парового флота, выдвинуло на ближайшій къ намъ международный рынокъ новыхъ конкурентовъ по поставкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, то станетъ понятнымъ, что сельское хозяйство внутреннихъ земледѣльческихъ губерній подъ вліяніемъ и внутренней и внѣшней конкуренціи было поставлено въ весьма тяжелое положеніе.

Съ другой стороны, съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства отдаленныхъ районовъ, были сдѣланы указанія на то, что отъ проведенія желѣзныхъ дорогъ на восточныхъ окраинахъ мѣстное населеніе оказалось въ выигрышѣ, такъ какъ до проведенія желѣзныхъ дорогъ продукты земледѣлія сбывались съ трудомъ и торговый обмѣнъ съ другими районами развивался медленно; проведеніе рельсоваго пути повысило цѣны на хлѣбъ и увеличило продуктивность мѣстнаго производства. Кромѣ того, съ постройкою желѣзныхъ дорогъ на окраинахъ улучшилось матеріальное положеніе населенія также и внутреннихъ губерній, страдавшаго отъ безземелья, такъ какъ населеніе это получило облегченный доступъ къ новымъ землямъ и могло съ большею выгодою примѣнить свой трудъ (Уфимская, 41, 42).

Затѣмъ отмѣчается, что развитіе рельсовой сѣти кореннымъ образомъ измѣнило строй нашей хлѣбной торговли какъ внутрен-

ней, такъ и экспортной. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ крупные капиталисты утратили свое прежнее первенствующее значеніе въ хлѣбной торговлѣ, уступивъ мѣсто мелкимъ посредникамъ, такъ какъ регулярная и быстрая доставка хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ и облегченныя условія кредита подъ грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ, дали возможность вести торговлю съ сравнительно небольшими капиталами. Такое измѣненіе хлѣбной торговли, съ одной стороны, было благопріятно для земледѣльческаго класса, такъ какъ устраняло полную зависимость его отъ крупныхъ торговцевъ, являвшихся въ извѣстной степени монополистами. Съ другой же стороны, измельчаніе хлѣбной торговли вредно отразилось на интересахъ сельскихъ хозяевъ потому, что мелкіе торговцы оказались не въ силахъ задерживать хлѣбъ отъ массоваго сбыта за границу въ періодъ усиленнаго предложенія его и поддерживать такимъ образомъ выгодный для русскаго сельскаго хозяйства общій уровень хлѣбныхъ цѣнъ. Сверхъ того, нѣкоторые мелкіе торговцы внесли въ хлѣбную торговлю цѣлый рядъ неблаговидныхъ пріемовъ вродѣ обмѣра, обвѣса при скупкѣ крестьянскаго хлѣба и искусственнаго засоренія хлѣба при вывозѣ его за границу. Этимъ репутація русскаго хлѣба за границей была до извѣстной степени подорвана, и цѣны на него упали.

Изъ сопоставленія достоинствъ и недостатковъ, присущихъ воднымъ путямъ сообщенія, а также гужевымъ и желѣзнымъ дорогамъ, въ сужденіяхъ Комитетовъ выясняется по преимуществу тотъ взглядъ, что при современныхъ условіяхъ экономической жизни наиболѣе совершеннымъ видомъ путей сообщенія, въ особенности для континентальныхъ странъ, слѣдуетъ признать все-таки желѣзныя дороги. Только съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ разстоянія почти теряютъ свое значеніе, въ виду чего продукты сельскаго хозяйства, не выносящіе долгой и дорогой перевозки и не имѣющіе при отсутствіи желѣзнодорожныхъ путей цѣнности, находятъ себѣ сбытъ и приносятъ значительные доходы ихъ производителямъ (Калужская, 296).

Современное состояніе нашихъ путей сообщенія.

По весьма многимъ отзывамъ, содержащимся въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ, наши пути сообщенія находятся, въ общемъ, въ неудовлетворительномъ состояніи, и этимъ обстоятельствомъ, въ извѣстной степени, объясняются застой нашей сельскохозяйственной промышленности и неудовлетворительное экономическое положеніе сельскаго населенія.

По отношенію къ современному состоянію грунтовыхъ дорогъ высказаны многочисленныя заявленія о крайней неудовлетворительности ихъ, вслѣдствіе чего перевозки тяжестей во время весенней и осенней распутицъ, продолжающихся не менѣе одного мѣсяца

каждая, становятся совершенно невозможными. Но и въ остальное время года—лѣтомъ вслѣдствіе дождей, образующихъ глубокую грязь и наполняющихъ водою лощины и овраги, а зимою вслѣдствіе вьюгъ, метелей и заносовъ—перевозка дѣлается крайне затруднительною. По совокупности перечисленныхъ причинъ сельскіе хозяева не имѣютъ возможности пользоваться грунтовыми дорогами около 5 мѣсяцевъ въ году (Пензенская, 167). Что же касается улучшенныхъ грунтовыхъ дорогъ — шоссейныхъ, то въ Трудахъ Комитетовъ отмѣчается крайне малое распространеніе ихъ у насъ.

Относительно водныхъ путей сообщенія также имѣется цѣлый рядъ указаній въ томъ смыслѣ, что въ настоящее время эти пути находятся въ неудовлетворительномъ состояніи и пользованіе ими въ высшей степени затруднено.

Не останавливаясь на деталяхъ отмѣченныхъ въ Трудахъ Комитетовъ недостатковъ гужевыхъ и водныхъ путей сообщенія, какъ не относящихся прямо къ задачамъ настоящаго отдѣла свода, слѣдуетъ отмѣтить, что эти указанія были сдѣланы почти о всѣхъ нашихъ водныхъ путяхъ, а равно о гужевыхъ путяхъ почти всѣхъ районовъ.

Среди различныхъ видовъ путей сообщенія, въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ удѣляется наибольшее вниманіе желѣзнымъ дорогамъ, при чемъ отмѣченъ цѣлый рядъ недостатковъ рельсоваго транспорта какъ съ точки зрѣнія исправности перевозки, такъ и въ отношеніи соотвѣтствія принятыхъ нынѣ нормъ для оплаты желѣзнодорожныхъ услугъ, т. е. желѣзнодорожныхъ тарифовъ,—интересамъ сельскохозяйственной промышленности. Сужденія мѣстныхъ Комитетовъ по этимъ вопросамъ сгруппированы въ раздѣлахъ II и III настоящаго свода.

Указанныя выше общія соображенія о несоотвѣтствіи нашихъ путей сообщенія всѣхъ типовъ современнымъ экономическимъ потребностямъ страны сопровождались въ средѣ Комитетовъ многочисленными пожеланіями объ улучшеніи путей сообщенія вообще, въ томъ смыслѣ, чтобы облегчить обмѣнъ сельскохозяйственными продуктами между внутренними районами, облегчить экспортъ этихъ продуктовъ за границу и такимъ путемъ способствовать поднятію нашей сельскохозяйственной промышленности и улучшенію быта сельскаго населенія.

Заключенія Комитетовъ.

Соотвѣтственно сему Комитеты полагали:

Желательно улучшеніе путей сообщенія вообще для развитія обмѣна сельскохозяйственными продуктами.

Астраханская губ.: 1) Красноярскій (175).
Бессарабская губ.: 2) Аккерманскій (110).
Воронежская губ.: 3) Землянскій (114).
Екатеринославская губ.: 4) Маріупольскій (144, 146).
Казанская губ.: 5) Чистопольскій (167).
Калужская губ.: 6) Калужскій У. (73).
Кіевская губ.: 7) Губернскій (30, 279). 8) Васильковскій (377). 9) Липовецкій (876, 897).
Костромская губ.: 10) Солигаличскій (502)
Могилевская губ.: 11) Чаусскій (147).
Нижегородская губ.: 12) Губернскій (35). 13) Княгининскій (384).
Оренбургская губ.: 14) Губернскій (99).
Пермская губ.: 15) Губернскій (60).
Пензенская губ.: 16) Губернскій (62). 17) Керенскій (86).
Подольская губ.: 18) Гайсинскій (437). 19) Ушицкій (1025).
Полтавская губ.: 20) Кобелякскій (219).
Рязанская губ.: 21) Сапожковскій (577).
Симбирская губ.: 22) Губернскій (148).
Смоленская губ.: 23) Губернскій (131). 24) Гжатскій (93).
Уфимская губ.: 25) Губернскій (20). 26) Стерлитамакскій (315).
Херсонская губ.: 27) Одесскій (235). 28) Тираспольскій (363).
Черниговская губ.: 29) Губернскій (19). 30) Глуховскій (136). 31) Новозыбковскій (301). 32) Суражскій (429).
Ярославская губ.: 33) Мышкинскій (166, 186).

Глава II. Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ и рельсовыхъ подъѣздныхъ путей.

1. Недостаточность развитія нашей рельсовой сѣти вообще.—2. Отношеніе желѣзнодорожнаго строительства за послѣднее время къ интересамъ сельскаго хозяйства.—3. Вредныя послѣдствія недостаточной густоты нашей рельсовой сѣти.—4. Желательное направленіе дальнѣйшаго желѣзнодорожнаго строительства.—5. Типы рельсовыхъ подъѣздныхъ путей.—6. Источники средствъ для сооруженія рельсовыхъ подъѣздныхъ путей.—7. Заключенія Комитетовъ.

Недостаточность развитія нашей рельсовой сѣти вообще [2].

Относительно оборудованности нашего отечества путями сообщенія въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ выраженъ тотъ взглядъ, что, несмотря на громадное увеличеніе у насъ сѣти желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе годы, сѣть эта далеко еще не достигла надлежащаго развитія, и въ этомъ отношеніи мы далеко отстали отъ иностранныхъ государствъ.

Въ подтвержденіе такого взгляда приводится, между прочимъ, сопоставленіе числа верстъ рельсовыхъ путей, приходящихся на единицу площади территоріи, а также и сопоставленіе абсолютной длины этихъ путей у насъ и за границей. Изъ этого сопоставленія видно, что на 100 километровъ поверхности рельсовыхъ путей приходится въ Россіи 0,8 километра, во Франціи — 8,0 и въ Англіи—114,0 (Подольская, 676).

Что же касается абсолютной длины желѣзныхъ дорогъ, то таковая къ 1 января 1902 года въ Европейской и Азіатской Россіи доходила до 53.058 верстъ, безъ Финляндіи, которая имѣла 2.633 версты рельсоваго пути. Между тѣмъ иностранныя государства, конкурирующія съ нами по доставкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ на міровые рынки, имѣли желѣзныхъ дорогъ:

Сѣверо-Америк. Соед. Штаты къ концу 1900 г.. .	291.481 вер.
Британская Индія къ концу 1901 г.	40.105 »
Канада къ концу 1900 г..	26.485 »
Австрал. колоніи и Новая Зеландія къ концу 1900 г.	23.296 »
Аргентина къ концу 1900 года.	15.892 »

(Саратовская, 330).

Отношеніе желѣзнодорожнаго строительства за послѣднее время къ интересамъ сельскаго хозяйства [3]).

Вмѣстѣ съ тѣмъ отмѣчено, что далеко не всѣ изъ существующихъ нашихъ рельсовыхъ путей, а особенно изъ тѣхъ, которые выстроены за послѣднее десятилѣтіе, служатъ интересамъ сельскохозяйственной промышленности. По отношенію къ этимъ послѣднимъ дорогамъ указывается на то, что изъ общей длины сооруженныхъ за 10 лѣтъ 25 тысячъ верстъ, постройка которыхъ обошлась свыше 1½ милліарда рублей, едва ли ⅛ часть приноситъ пользу нашему земледѣлію, остальныя же дороги или не имѣютъ особаго значенія для земледѣлія, какъ, напр., Архангельская, Московско-Виндавская, Прикаспійская, Закавказская, Закаспійская, С.-Петербурго-Вологодская, Кіево-Ковельская, 2-я Екатерининская и др., или даже наносятъ вредъ земледѣлію внутреннихъ губерній, какъ, напр., Сибирская и Пермь-Котласская (Курская, 828). Вообще въ послѣднее время желѣзныя дороги проводятся или на востокѣ, въ интересахъ восточныхъ окраинъ, или на западѣ, въ цѣляхъ стратегическихъ, или же, хотя и внутри Россіи, но главнымъ образомъ въ интересахъ фабрично-заводской промышленности, а не сельскаго хозяйства. Между тѣмъ интересы земледѣлія центральныхъ районовъ, вслѣдствіе недостаточнаго количества желѣзныхъ дорогъ, остаются неудовлетворенными (Полтавская, 211).

Вредныя послѣдствія недостаточной густоты нашей рельсовой сѣти [4]).

Слѣдствіемъ недостаточности желѣзныхъ дорогъ въ земледѣльческихъ районахъ является то, что весьма многія мѣстности во внутреннихъ губерніяхъ отстоятъ отъ линій желѣзныхъ дорогъ на такихъ значительныхъ разстояніяхъ, которыя, при существующемъ крайне неудовлетворительномъ состояніи грунтовыхъ дорогъ, низводятъ до минимума благотворное вліяніе транспорта по существующей рельсовой сѣти.

При такихъ условіяхъ особенно выступаютъ на видъ всѣ недостатки гужевой доставки, наиболѣе серьезнымъ изъ которыхъ является дороговизна перевозки. Относительно дороговизны гужевой доставки въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ имѣются, между прочимъ, слѣдующія данныя. Въ Волынской губерніи доставка изъ горной части Владиміръ-Волынскаго уѣзда къ ближайшимъ станціямъ: Ковель, Рожище, Маціовъ и Любомль обходится отъ 15 до 20 коп. съ пуда (Волынская, 56); въ Пензенской губерніи доставка на разстояніи 50 верстъ обходится въ зимнее время, когда крестьяне-возчики свободны отъ полевыхъ работъ, не менѣе 7—8 коп. съ пуда; въ маѣ, послѣ весенняго посѣва, и въ іюнѣ (междупарье)—отъ 8 до 9 коп., и осенью, въ концѣ августа и сентябрѣ—до 10 коп. На разстояніяхъ отъ 35 до 40 верстъ доставка обходится зимою 5—6 коп., весною—7—8 коп. и осенью—9 коп., а на разстояніяхъ 25—30 верстъ—зимою 3½ коп., весною—5—6 коп. и осенью—7—8 коп. съ пуда (Пензенская, 166).

Затѣмъ, при удаленности желѣзнодорожныхъ станцій и неудобствѣ сообщенія съ ними, землевладѣльцы и крестьяне лишены возможности быть постоянно въ курсѣ базарныхъ, рыночныхъ и портовыхъ цѣнъ на продукты. Если же сельскіе хозяева и узнаютъ о наступленіи наиболѣе выгоднаго момента для совершенія сдѣлокъ, то все-таки бываютъ лишены возможности своевременно привезти свои продукты на станцію или базаръ, такъ какъ находятся въ полной зависимости отъ дальности пути, состоянія дорогъ и погоды, а владѣльцы—кромѣ того—еще и отъ требовательности возчиковъ. Между тѣмъ возможность получить при выгодной продажѣ какихъ-нибудь 2—3 коп. лишнихъ за пудъ уже представляетъ для сельскаго хозяина громадный интересъ, такъ какъ эти копейки нерѣдко составляютъ всю извлекаемую изъ хозяйства прибыль, а недовыручка ихъ, за вычетомъ изъ продажной суммы стоимости производства и накладныхъ расходовъ, является прямымъ убыткомъ.

Неблагопріятнымъ послѣдствіемъ удаленности желѣзныхъ дорогъ является также и то, что мѣстные продукты, вслѣдствіе малаго числа покупателей, падаютъ въ цѣнѣ, которая постоянно держится въ ущербъ производителямъ на низшемъ уровнѣ, а товары, привозимые по желѣзной дорогѣ изъ торговыхъ центровъ для потребленія мѣстныхъ жителей, непомѣрно поднимаются, сравнительно съ цѣнами въ торговыхъ пунктахъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ. Однако, даже и при такихъ цѣнахъ торговцы не получаютъ большой прибыли какъ по причинѣ дороговизны и несвоевременности гужевой доставки, такъ и вслѣдствіе частой порчи и особенно подмочки товара во время перевозки на возахъ и телѣгахъ. Наглядымъ примѣромъ указанной громадной разницы въ цѣнахъ даже на предметы всеобщаго потребленія можетъ служить цѣна на соль, стоящая въ октябрѣ мѣсяцѣ въ торговомъ посадѣ при ст. Воейково (Сызр.-Вязем. ж. д.) 22 коп. пудъ, а въ г. Чембарѣ, отстоящемъ отъ этой станціи на 60—70 верстъ,—50 к. за пудъ (Пензенская, 167, 168, 169, 174).

Желательное направленіе дальнѣйшаго желѣзнодорожнаго строительства 5).

Въ виду перечисленныхъ выше обстоятельствъ высказаны пожеланія относительно увеличенія рельсовыхъ путей какъ магистральныхъ, такъ и подъѣздныхъ. При этомъ указывается на желательность достиженія такой густоты желѣзнодорожной сѣти, при которой было бы возможно, при нормальныхъ условіяхъ мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ и погоды, съѣздить съ груженымъ возомъ на ближайшую станцію и возвратиться обратно въ тотъ же день, такъ какъ въ противномъ случаѣ расходы по содержанію и продовольствію возчика съ лошадью, связанные съ болѣе продолжительною отлучкою, лишаютъ крестьянское населеніе выгодъ сбыта своихъ продуктовъ за болѣе дорогую цѣну на желѣзнодорожныхъ стан-

ціяхъ. Крайнимъ предѣломъ такого разстоянія является 20 — 25 верстъ.

Такъ какъ, однако, дальнѣйшее расширеніе желѣзнодорожной сѣти потребуетъ значительныхъ денежныхъ затратъ со стороны Правительства, а между тѣмъ при ограниченности бюджетныхъ средствъ представляется невозможнымъ одновременное удовлетвореніе всѣхъ потребностей населенія, то среди нѣкоторыхъ Комитетовъ, на ряду съ пожеланіями объ увеличеніи сѣти желѣзныхъ дорогъ, были высказаны сужденія въ томъ смыслѣ, что было бы болѣе цѣлесообразно взамѣнъ дальнѣйшаго желѣзнодорожнаго строительства обратить эти средства на удовлетвореніе другихъ нуждъ населенія, напримѣръ, на народное образованіе (Волынская, 166).

Среди другихъ Комитетовъ, наоборотъ, были высказаны весьма энергичныя заявленія о необходимости дальнѣйшаго желѣзнодорожнаго строительства. Наиболѣе характернымъ въ этомъ отношеніи является нижеслѣдующее заявленіе Богучарскаго Комитета. «Вопреки довольно распространенному взгляду объ увлеченіи желѣзнодорожнымъ строительствомъ за послѣднія десятилѣтія, Богучарскій Комитетъ, въ сознаніи государственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ для континентальной Россіи, считаетъ своимъ долгомъ уклониться отъ односторонняго разсмотрѣнія этого вопроса. Такою односторонностью Комитетъ признавалъ бы огульное осужденіе политики расширенія русской желѣзнодорожной сѣти въ то время, какъ эти усовершенствованные пути столь необходимы Россіи и для внѣшней обороны государства, и для внутренняго сплоченія отдѣльныхъ составныхъ частей его, и для улучшенія условій русскаго народнаго труда въ міровомъ товарообмѣнѣ, и для поднятія культуры во всѣхъ разнообразныхъ, выдвигаемыхъ ею, задачахъ, въ частности связанныхъ съ сельскохозяйственною промышленностью. Не одни общія государственныя соображенія должны бы удерживать отъ односторонности при обсужденіи этого вопроса: къ тому же должно приводить и наблюденіе фактовъ повседневной жизни. Для большинства уѣздовъ Воронежской губерніи слишкомъ памятно то экономическое оживленіе, которое произошло послѣ постройки Балашовской, Курско-Воронежской, Елецко-Валуйской линій, чтобы имѣть въ этомъ отношеніи какое-либо сомнѣніе. За этотъ періодъ оживленія на долю Богучарскаго уѣзда выпала лишь тридцативерстная вѣтвь отъ слободы Бутурлиновки до слободы Калача. Но и это, хотя скромное, но цѣнное для цѣлаго района пріобрѣтеніе можетъ лишній разъ убѣдить мѣстныхъ жителей въ великой пользѣ рельсовыхъ путей для населенія, для интересовъ сельскохозяйственной промышленности и тѣсно связанныхъ съ ними потребностей здороваго развитія торговли. Правда,

на платежныя силы коренного населенія не могло не лечь тяготою преимущественное сооруженіе за послѣднее время желѣзнодорожныхъ линій въ предѣлахъ Азіатской Россіи, но въ этомъ заключалась историческая необходимость нашего времени связать съ цѣлымъ Сибирь и Средне-Азіатскія владѣнія, установивъ болѣе выгодный товарообмѣнъ и давъ выходъ въ эти края для русской колонизаціи» (Воронежская, 71).

Подобныя же сужденія содержатся въ нижеслѣдующей выдержкѣ изъ доклада, помѣщеннаго въ Трудахъ Уфимской губерніи: «Говорятъ, въ Россіи и такъ много желѣзныхъ дорогъ, постройка ихъ поглотила массу денегъ, извлекая ихъ изъ того же тощаго кошелька сельскаго хозяина; дороги эти строились въ цѣляхъ исключительно обрабатывающей промышленности или стратегическихъ. Допустимъ, что все это справедливо, но изъ этого не слѣдуетъ, что надо прекратить постройку и оставить на мели мѣстности, до которыхъ не коснулись дороги, а слѣдуетъ лишь, что ихъ надо строить во что бы то ни стало, но не преслѣдуя исключительно цѣлей, не имѣющихъ отношенія къ сельскохозяйственному промыслу, и, можетъ быть, производить постройки не на государственный счетъ, а способомъ концессіоннымъ, если признаютъ, что расходы по постройкѣ рельсовыхъ путей непосильны для нашего государственнаго бюджета». «Можно было бы и прекратить, пожалуй, постройку, но тогда надо оградить себя китайской стѣной и перестать думать о поставкѣ товаровъ не только на всемірный рынокъ, но и на рынокъ отечественный. Не забудемъ, что, только имѣя что вывозить, и пути, по которымъ вывозить, можно исправить нашъ торговый балансъ, не говорящій въ нашу пользу». (Уфимская, 201).

По отношенію къ самому способу удовлетворенія потребности населенія въ рельсовыхъ путяхъ въ Трудахъ Комитетовъ отмѣчаются два взгляда, а именно, слѣдуетъ стремиться съ одной стороны къ увеличенію магистралей, съ другой же стороны — къ возможно болѣе широкому развитію сѣти подъѣздныхъ путей. При этомъ указывается, что основнымъ началомъ при дальнѣйшемъ развитіи нашей рельсовой сѣти должна явиться возможно болѣе полная равномѣрность распредѣленія этихъ путей по отдѣльнымъ районамъ въ тѣхъ видахъ, чтобы сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ былъ одинаково доступенъ для всей массы населенія (Херсонская, 331, 333).

Кромѣ того, указывалось, что при сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ на первомъ планѣ должно стоять удовлетвореніе интересовъ сельскохозяйственной промышленности предпочтительно передъ всякими другими (Полтавская, 201; Смоленская, 131), и для

этого необходимо перенести центръ желѣзнодорожнаго строительства въ сельскохозяйственные районы (Харьковская, 465). Болѣе опредѣленнымъ указаніемъ въ этомъ отношеніи съ точки зрѣнія интересовъ центральнаго района является пожеланіе о прекращеніи желѣзнодорожнаго строительства на окраинахъ и расширеніи рельсовой сѣти въ центрѣ Россіи (Тульская, 371).

На ряду съ этимъ было отмѣчено, что при расширеніи сѣти желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ руководствоваться исключительно плотностью населенія, проводя желѣзныя дороги только тамъ, гдѣ такая плотность уже достигла достаточной степени (Полтавская, 219).

Высказанныя среди Комитетовъ пожеланія о постройкѣ нѣкоторыхъ опредѣленныхъ желѣзнодорожныхъ линій, а также соображенія, которыми мотивирована необходимость этихъ линій съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, приведены въ IV главѣ настоящаго Свода.

Типы рельсовыхъ подъѣздныхъ путей 6).

Рельсовымъ путямъ во многихъ случаяхъ отдается рѣшительное предпочтеніе предъ другими видами усовершенствованныхъ путей сообщенія даже въ качествѣ подъѣздныхъ путей къ существующимъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, какъ вслѣдствіе большой регулярности передвиженія, такъ и вслѣдствіе всѣхъ тѣхъ благопріятныхъ свойствъ, которыя вообще присущи рельсовымъ путямъ.

Съ особенною настойчивостью указывается на желательность сооруженія именно рельсовыхъ путей, хотя бы самаго упрощеннаго типа, въ тѣхъ районахъ, гдѣ имѣются основанія разсчитывать на значительное развитіе грузового движенія по подъѣздному пути и гдѣ, благодаря удобнымъ топографическимъ условіямъ, представляется возможность пути эти устроить съ незначительными сравнительно затратами. Въ частности указывается, что отмѣченныя благопріятныя условія имѣютъ мѣсто въ Мологскомъ уѣздѣ (Ярославской губ.), въ которомъ тракты должны быть и со временемъ будутъ желѣзнодорожными подъѣздными путями къ магистрали Рыбинскъ—Бологое. Мѣстность уѣзда для такихъ путей благопріятна, а нужда въ нихъ неоспорима; нѣтъ надобности въ роскошной обстановкѣ: безъ пассажирскихъ зданій, а только съ навѣсами для товаровъ и вообще при самомъ упрощенномъ типѣ, такіе подъѣздные пути принесутъ большую пользу. Нужно только, чтобы Правительствомъ выработанъ былъ упрощенный типъ желѣзныхъ дорогъ обыкновенной колеи (Ярославская, 127).

Изъ различныхъ типовъ желѣзныхъ дорогъ болѣе удобными признаются ширококолейные пути, общей колеи, такъ какъ при нихъ устраняются крупные расходы по перегрузкѣ грузовъ на магистрали. Поэтому, хотя расходы по сооруженію узкоколейныхъ путей нѣсколько меньше, чѣмъ ширококолейныхъ, и въ мѣстностяхъ

съ недостаточно развитымъ грузовымъ движеніемъ можно было бы обойтись узкоколейными, болѣе простыми и дешевыми путями, тѣмъ не менѣе слѣдуетъ имѣть въ виду, что, когда впослѣдствіи, съ развитіемъ движенія, придется перестраивать узкоколейные пути въ ширококолейные, то перешивка обойдется довольно дорого. Къ тому же эксплоатація ширококолейныхъ путей въ мѣстностяхъ со слабо развитымъ движеніемъ можетъ быть значительно удешевлена посредствомъ сокращенія расходовъ на служебный персоналъ, на подвижной составъ и проч. (Херсонская, 335).

Неудобства узкоколейныхъ путей довольно обстоятельно выяснены въ одномъ изъ докладовъ Новгородскому Губернскому Комитету о необходимости перешивки узкоколейной Новгородской дороги въ ширококолейную. Въ этомъ докладѣ указывается, что для перевозки громоздкихъ дешевыхъ товаровъ, какъ сѣно, солома, ивовая кора, дрова и лѣсные матеріалы, а также простыхъ грубыхъ издѣлій изъ дерева (посуды, обручей, ободьевъ и т. п.), узкоколейные вагоны оказываются малопомѣстительными; поэтому приходится заводить большое количество подвижного состава, что удорожаетъ эксплоатацію и влечетъ за собою необходимость установленія болѣе высокихъ тарифовъ. Затѣмъ, перевозку со станцій Новгородской дороги на станціи сосѣднихъ ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ или обратно можно производить только съ перегрузкой изъ узкоколейныхъ вагоновъ въ ширококолейные или наоборотъ. Между тѣмъ такая перегрузка вызываетъ лишніе расходы и сопровождается задержкой на перегрузочныхъ станціяхъ, что весьма вредно отражается на скорости доставки. Перегрузка скота и другихъ животныхъ нерѣдко сопровождается различными заболѣваніями, иногда оканчивающимися падежомъ.

Отсутствіе безперегрузочнаго сообщенія дѣлаетъ невозможною доставку въ районъ Новгородской желѣзной дороги зернового хлѣба насыпью, перевозка же въ мѣшкахъ дѣлаетъ доставку зернового хлѣба невыгодною, такъ какъ расходъ на мѣшки повышаетъ стоимость перевозки до 40 коп. на куль. Между тѣмъ съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ облегченіе доставки зерна представляется весьма желательнымъ, такъ какъ въ такомъ случаѣ можно было бы ожидать развитія мѣстной мукомольной промышленности, находящейся въ настоящее время въ крайнемъ упадкѣ; при этомъ населеніе получило бы возможность имѣть хорошую ржаную муку мѣстнаго размола, тогда какъ въ настоящее время потребляется низкосортная привозная мука.

Насколько неблагопріятно отзываются существующія условія перевозки по узкоколейной Новгородской дорогѣ на отправкахъ съ ея станцій дровъ, видно изъ того, что въ то время, какъ по Ни-

колаевской дорогѣ дрова выгодно для отправителя доставляются въ Петербургъ со станцій Веребье и даже Торбино, находящихся на разстояніи около 200 верстъ, по Новгородской дорогѣ совершенно нѣтъ отправокъ дровъ въ Петербургъ даже со станцій Трегубово и Спасская Полисть, на разстояніяхъ въ 127 и 134 версты, не говоря уже о полномъ отсутствіи отправокъ, напримѣръ, со станціи Подберезье, отстоящей отъ Петербурга въ 159 верстахъ. Между тѣмъ на этой станціи имѣются значительные запасы хорошихъ березовыхъ дровъ какъ изъ частныхъ, такъ и изъ казенныхъ лѣсовъ, и эти дрова, за отсутствіемъ сбыта, продаются по цѣнѣ еловыхъ дровъ (Новгородская, 71, 72).

Помимо объединенія подъѣздныхъ рельсовыхъ путей съ магистральными устройствомъ на нихъ одинаковой колеи, предлагается также уничтожить и техническія отличія магистральныхъ путей отъ подъѣздныхъ. Къ этимъ послѣднимъ въ настоящее время предъявляются пониженныя требованія въ техническомъ смыслѣ: уклоны здѣсь больше, закругленія съ меньшими радіусами и т. п. Такія различія слѣдуетъ уничтожить и приступить къ выправленію русскихъ желѣзнодорожныхъ путей (Екатеринославская, 78).

Съ другой стороны, отмѣчено, однако, и то обстоятельство, что ширококолейные подъѣздные пути нормальнаго типа стоятъ дорого, и потому предлагается строить съ широкой колеей исключительно лишь магистральныя линіи; для мѣстныхъ же потребностей рекомендуется пользоваться однорельсовыми подвѣсными и тельферными дорогами, какъ наиболѣе удовлетворяющими сельскимъ нуждамъ (Кіевская, 385).

Источники средствъ для сооруженія рельсовыхъ подъѣздныхъ путей 7).

По отношенію къ источникамъ средствъ, потребныхъ для сооруженія мѣстныхъ подъѣздныхъ путей, указывается, что устройство и содержаніе этихъ путей сопряжены съ такими крупными единовременными затратами, которыя населенію и земству непосильны и безъ широкой поддержки со стороны Правительства (а также желѣзныхъ дорогъ и городовъ) осуществлены быть не могутъ. Между тѣмъ это вопросъ такой первостепенной важности, что разрѣшеніе его въ благопріятномъ смыслѣ составляетъ неотложную потребность сельскаго хозяйства всего государства (Черниговская, 428, 429).

Въ виду этого высказываются пожеланія, чтобы государство изъ суммъ, расходуемыхъ на постройку новыхъ магистральныхъ желѣзныхъ дорогъ, удѣлило часть на постройку желѣзныхъ и шоссейныхъ подъѣздныхъ путей въ тѣхъ уѣздахъ, въ которыхъ нѣтъ дорогъ общей сѣти (Орловская, 317). Точно также указывается, что устройство желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, какого бы рода послѣдніе ни были, должно быть производимо за счетъ Правительства или акціонерныхъ обществъ; равнымъ образомъ, за

счетъ Правительства или акціонерныхъ обществъ должны быть производимы содержаніе всѣхъ упомянутыхъ дорогъ и отчужденіе подъ нихъ земель (Полтавская, 206).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно приведеннымъ выше сужденіямъ Комитеты полагали *).

1. Желательно расширеніе желѣзнодорожной сѣти вообще.

Екатеринославская губ.: 1) Маріупольскій (145).
Калужская губ.: 2) Тарусскій (312).
Кіевская губ.: 3) Губернскій (30). 4) Васильковскій (377). 5) Звенигородскій (437). 6) Липовецкій (876, 897).
Минская губ.: 7) Слуцкій (404).
Могилевская губ.: 8) Чаусскій (146).
Оренбургская губ.: 9) Губернскій (90).
Пермская губ.: 10) Губернскій (60).
Подольская губ.: 11) Гайсинскій (437). 12) Каменецъ-Подольскій (676). 13) Ушицкій (1025).
Полтавская губ.: 14) Золотоношскій (206).
Уфимская губ.: 15) Губернскій (20). 16) Бирскій (57). 17) Мензелинскій (212).
Харьковская губ.: 18) Губернскій (20).
Херсонская губ.: 19) Губернскій (83).

2. Желательно продолженіе желѣзнодорожнаго строительства «для улучшенія условій борьбы русскаго труда въ міровомъ товарообмѣнѣ».

Воронежская губ.: Богучарскій (77).

3. Желательно увеличить и расширить желѣзнодорожную сѣть, руководствуясь при этомъ исключительно населенностью мѣстъ.

Полтавская губ.: Кобелякскій (219).

4. Желательно, чтобы при проведеніи желѣзныхъ дорогъ принимались во вниманіе интересы сельскохозяйственной промышленности.

Полтавская губ.: 1) Зѣньковскій (201).
Смоленская губ.: 2) Губернскій (131).

5. Желательно проведеніе новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, строго сообразуясь съ дѣйствительной въ нихъ потребностью, т. е. соединяя мѣста производства сельскохозяйственныхъ продуктовъ съ мѣстами ихъ сбыта.

Смоленская губ.: Гжатскій (93).

---

*) Заключенія Комитетовъ относительно постройки отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей приведены въ главѣ IV настоящаго свода.

6. Желательно скорѣйшее устройство сѣти желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей въ земледѣльческихъ уѣздахъ.

Нижегородская губ.: 1) Губернскій (35). 2) Княгининскій (384).

7. Желательно прекратить постройку желѣзныхъ дорогъ на окраинахъ и увеличить ихъ сѣть внутри Россіи.

Тульская губ.: Новосильскій (371).

8. Желательно увеличеніе сѣти рельсовыхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ.

Кіевская губ.: 1) Губернскій (30). 2) Липовецкій (897).
Смоленская губ.: 3) Гжатскій (93).
Тамбовская губ.: 4) Губернскій (11). 5) Шацкій (441).

9. Необходимо скорѣйшее устройство за счетъ Правительства подъѣздныхъ путей къ крупнымъ торговымъ пунктамъ и желѣзнодорожнымъ станціямъ — какъ шоссейныхъ, такъ и рельсовыхъ.

Симбирская губ.: Губернскій (47).

10. Желательно, чтобы часть суммъ, расходуемыхъ государствомъ на постройку новыхъ магистральныхъ желѣзныхъ дорогъ, была удѣлена на постройку желѣзныхъ или шоссейныхъ подъѣздныхъ путей въ тѣхъ уѣздахъ, гдѣ нѣтъ дорогъ общей сѣти.

Орловская губ.: Дмитровскій (317).

11. Желательно, чтобы Министерство Путей Сообщенія выработало упрощенный типъ желѣзныхъ дорогъ нормальной колеи, конной или паровой тяги.

Ярославская губ.: Губернскій (16).

12. Желательна замѣна грунтовыхъ дорогъ рельсовыми.

Херсонская губ.: Одесскій (235).

13. Желательно, чтобы рельсовые подъѣздные пути строились широкой колеи.

Херсонская губ.: Одесскій (235).

14. Желательна перешивка въ широкую колею слѣдующихъ узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей:

а) Новгородской жел. дороги.

Новгородская губ.: Губернскій (67).

б) Вѣтви Круты—Днѣпръ—Красное.

Полтавская губ.: 1) Золотоношскій (209). 2) Прилукскій (764).

в) Кротовка—Сергіевской вѣтви.

Самарская губ.: Бугурусланскій (149, 291).

г) Ворожба—Середина Буда.

Черниговская губ.: Глуховскій (136).

15. Необходимо уничтожить различіе между магистральными и подъѣздными желѣзнодорожными путями въ техническомъ отношеніи.

Екатеринославская губ.: Александровскій (78).

16. Исправленіе и содержаніе дорогъ, имѣющихъ государственное значеніе, должно быть относимо на счетъ Правительства.

Казанская губ.: 1) Чистопольскій (167).
Нижегородская губ.: 2) Княгининскій (383).

17. Устройство желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей должно быть относимо на счетъ Правительства и акціонерныхъ обществъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (16)—**на счетъ Правительства.**
Полтавская губ.: 2) Золотоношскій (206).

Глава III. Развитіе гужевыхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ за счетъ желѣзныхъ дорогъ.

1. Основанія привлеченія жел. дорогъ къ участію въ расходахъ на гужевые подъѣздные пути.—2. Участіе представителей земствъ въ выборѣ направленія желѣзныхъ дорогъ и размѣщеніи станцій.—3. Формы участія жел. дорогъ въ расходахъ на подъѣздные гужевые пути.—4. Сооруженіе и содержаніе гужевыхъ подъѣздныхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ желѣзныхъ дорогъ.—5. Льготная желѣзнодорожная перевозка строительныхъ матеріаловъ для гужевыхъ подъѣздныхъ путей.—6. Льготный проѣздъ земскихъ дорожныхъ агентовъ.—7. Обложеніе желѣзнодорожныхъ предпріятій земскимъ сборомъ.—8. Заключенія Комитетовъ.

Основанія привлеченія жел. дорогъ къ участію въ расходахъ на гужевые подъѣздные пути 8).

На ряду съ отмѣченными выше пожеланіями объ увеличеніи количества желѣзныхъ дорогъ какъ магистральныхъ, такъ и второстепенныхъ (подъѣздныхъ путей), въ сужденіяхъ Комитетовъ указывается, что сѣть желѣзныхъ дорогъ, какъ бы обширна она ни была, не можетъ все-таки соотвѣтствовать своему прямому назначенію, т. е. удовлетворять быстрому и правильному передвиженію грузовъ, пока подъѣздные пути къ этой сѣти не будутъ находиться въ удовлетворительномъ состояніи (Херсонская, 42). Поэтому необходимо стремиться, по мѣрѣ возможности, приблизить деревню къ желѣзнымъ дорогамъ путемъ устройства хорошихъ гужевыхъ дорогъ (Минская, 291).

При существующей нынѣ натуральной дорожной повинности затраты по содержанію грунтовыхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ ложатся всею тяжестью на населеніе мѣстностей, прилегающихъ къ подъѣзднымъ путямъ. Затраты эти особенно значительны на участкахъ, ближайшихъ къ желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ вслѣдствіе усиленнаго движенія подъѣздные пути здѣсь весьма часто портятся. Между тѣмъ, населеніе этихъ мѣстностей, въ виду близости своей къ станціямъ, очень мало заинтересовано въ исправномъ состояніи названныхъ путей. Съ другой же стороны, работа желѣзнодорожныхъ станцій по привозу и вывозу грузовъ тѣсно связана съ развитіемъ промышленности и торговли тѣхъ районовъ, которые тяготѣютъ къ этимъ станціямъ, вслѣдствіе чего желѣзныя дороги являются безусловно заинтересованными въ исправномъ состояніи подъѣзд-

ныхъ путей, такъ какъ при плохихъ дорогахъ развитіе промышленности затрудняется и районъ тяготѣнія къ станціи суживается. Въ виду этого представляется вполнѣ справедливымъ привлечь желѣзныя дороги къ участію въ расходахъ по содержанію и улучшенію такихъ подъѣздныхъ гужевыхъ путей.

Участіе [представителей земствъ въ выборѣ направленія желѣзныхъ дорогъ и размѣщеніи станцій [9]).

Кромѣ того, имѣется весьма существенное основаніе привлечь желѣзныя дороги не только къ содержанію этихъ путей, но также и къ устройству ихъ, такъ какъ, при существующемъ порядкѣ въ выборѣ направленія желѣзной дороги, нерѣдки случаи, что нѣкоторые города, а также и болѣе значительные населенные пункты оказываются обойденными, что вызываетъ необходимость устройства подъѣздныхъ путей отъ этихъ пунктовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Затѣмъ, нерѣдко замѣчаются такіе случаи, что станціи размѣщаются вдали отъ мѣстъ пересѣченія желѣзной дороги съ существующими шоссейными и большими грунтовыми путями даже и въ такихъ случаяхъ, когда размѣщеніе желѣзнодорожныхъ станцій въ этихъ мѣстахъ пересѣченія не представило бы затрудненій. Наконецъ, бываютъ случаи, что желѣзнодорожныя станціи располагаются въ такихъ мѣстахъ, гдѣ весьма затруднительно устроить хорошій подъѣздъ къ нимъ (Орловская, 651).

Вслѣдствіе всего этого нерѣдко мѣстность, которая была раньше сравнительно сносно обслуживаема грунтовыми дорогами, становится безпроѣздной, такъ какъ всѣ прежнія дороги утрачиваютъ свое значеніе. Такимъ образомъ, всѣ сдѣланныя на устройство этихъ дорогъ затраты оказываются малопроизводительными, и приходится прокладывать новые пути, нерѣдко прибѣгая къ отчужденіямъ для этого земли, что, конечно, вызываетъ новые расходы (Симбирская, 94, 95).

Въ видахъ предупрежденія неправильнаго выбора направленія желѣзныхъ дорогъ и неудобнаго размѣщенія станцій, были сдѣланы предложенія объ установленіи такого порядка, чтобы въ разрѣшеніи вопросовъ о выборѣ направленія рельсоваго пути и размѣщеніи на немъ станцій принимали участіе представители подлежащихъ земствъ, съ правомъ рѣшающаго голоса.

Формы участія желѣзныхъ дорогъ въ расходахъ на подъѣздные гужевые пути.

Матеріальное участіе желѣзныхъ дорогъ въ устройствѣ и содержаніи подъѣздныхъ гужевыхъ путей, какъ видно изъ высказанныхъ по этому вопросу сужденій, могло бы выразиться въ одной изъ слѣдующихъ формъ: а) въ видѣ непосредственнаго сооруженія и содержанія подъѣздныхъ путей желѣзными дорогами; б) въ видѣ тарифныхъ льготъ какъ по перевозкѣ камня и другихъ строительныхъ матеріаловъ для устройства и ремонта подъѣздныхъ путей къ станціямъ, такъ и по перевозкѣ земскихъ дорожныхъ агентовъ, и в) въ обложеніи желѣзнодорожныхъ земель и зданій

земскимъ сборомъ для пополненія средствъ земствъ на устройство и содержаніе гужевыхъ дорогъ.

Сооруженіе и содержаніе гужевыхъ подъѣздныхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ желѣзныхъ дорогъ [10]).

Относительно первой изъ приведенныхъ выше формъ привлеченія желѣзныхъ дорогъ къ участію въ расходахъ по сооруженію гужевыхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ, а именно непосредственнаго сооруженія и содержанія этихъ путей желѣзными дорогами, въ Комитетахъ были высказаны разнообразныя пожеланія и предложенія. Въ однихъ случаяхъ предлагалось обязать желѣзныя дороги устраивать и содержать за свой счетъ гужевые пути лишь въ предѣлахъ полосы отчужденія, въ другихъ—до соединенія съ мѣстными большими трактами, въ третьихъ—на протяженіи 1, 2, 5, 20, 25 и даже 50 верстъ отъ станцій. Предлагалось также обязать желѣзныя дороги, проходящія по территоріи какого-либо уѣзда, строить шоссейныя дороги къ станціямъ съ такимъ расчетомъ, чтобы общее протяженіе подъѣздныхъ шоссейныхъ дорогъ было равно протяженію самого желѣзнаго пути въ уѣздѣ (Московская, 635), или же чтобы вообще на каждую версту желѣзнодорожнаго полотна желѣзныя дороги были обязаны строить одну версту шоссейныхъ путей къ станціямъ (Псковская, 245).

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ размѣръ участія желѣзныхъ дорогъ въ расходахъ по содержанію подъѣздныхъ путей къ станціямъ предлагалось опредѣлить въ зависимости отъ дѣйствительнаго грузооборота существующей линіи или отъ ожидаемаго грузооборота строящейся. Съ этою цѣлью предлагалось обязать дороги участвовать въ расходахъ на подъѣздные пути пропорціонально размѣру ввоза и вывоза грузовъ со станціи, предназначая для сего извѣстный процентъ изъ дохода дороги существующей (Черниговская, 19) и изъ строительнаго капитала сооружаемой (Псковская, 245).

Кромѣ того, высказывались отдѣльныя пожеланія, чтобы участіе желѣзныхъ дорогъ въ расходахъ по устройству подъѣздныхъ гужевыхъ путей выразилось въ отчужденіи земли подъ грунтовые пути къ станціямъ за счетъ желѣзныхъ дорогъ (Тамбовская, 325), чтобы подъѣздные пути къ новымъ станціямъ строились на совмѣстныя средства земства и желѣзныхъ дорогъ (С.Петербургская, 29) и, наконецъ, чтобы источникомъ средствъ для этой цѣли явились суммы сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда, взимаемаго теперь желѣзными дорогами на устройство складочныхъ помѣщеній (Гродненская, 80, 85).

На ряду съ этимъ, въ цѣляхъ установленія нѣкотораго контроля надъ дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по постройкѣ подъѣздныхъ путей, рекомендуется производить таковыя постройки по извѣстному плану, выработанному Министерствомъ Путей Сообщенія сов-

мѣстно съ земствомъ или по указанію мѣстной администраціи и земства (Орловская, 651).

Льготная желѣзнодорожная перевозка строительныхъ матеріаловъ для гужевыхъ подъѣздныхъ путей [11]).

Въ отношеніи второй формы участія желѣзныхъ дорогъ въ расходахъ по устройству и содержанію гужевыхъ подъѣздныхъ путей, а именно, расширенія тарифныхъ льготъ по перевозкѣ камня и другихъ строительныхъ матеріаловъ для названныхъ путей, предлагается или понизить установленный уже для этой цѣли льготный тарифъ *), или даже допустить безплатный провозъ этихъ матеріаловъ по желѣзнымъ дорогамъ.

По поводу условій примѣненія упомянутаго льготнаго тарифа отмѣчено, что тарифъ этотъ не вполнѣ удовлетворяетъ насущной въ немъ потребности, вслѣдствіе узкаго толкованія понятія «подъѣздной путь». Такъ, въ примѣчаніяхъ къ льготному тарифу сказано, что подъ названіемъ «подъѣздные пути» слѣдуетъ понимать дороги или шоссе, устраиваемыя внѣ города съ цѣлью удобнаго подъѣзда къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ; если же встрѣчается сомнѣніе,—удовлетворяетъ ли данная дорога условіямъ подъѣздного пути и надлежитъ ли къ перевозкамъ матеріаловъ, потребныхъ для ея устройства или ремонта, примѣнять настоящій льготный тарифъ,—то вопросъ этотъ рѣшается правленіемъ общества той частной дороги или начальникомъ казенной, къ станціямъ которой ведетъ означенный путь. Примѣчанія эти ставятъ рядъ тормозовъ въ правѣ пользованія настоящимъ льготнымъ тарифомъ и противорѣчатъ, въ сущности, смыслу циркуляра Министерства Путей Сообщенія (отъ 31 октября 1889 года, за № 6898), который указываетъ на общность интересовъ въ дѣлѣ развитія подъѣздныхъ путей Правительства и земства и на необходимость самаго широкаго воспособленія въ этомъ дѣлѣ земству; является также противорѣчіе и съ Уставомъ путей сообщенія, гдѣ въ п. 12 прил. 4 къ ст. 11 сказано, что «подъѣздные пути опредѣляются, какъ пути, проводимые къ торгово-промышленнымъ пунктамъ, рѣчнымъ пристанямъ и желѣзнодорожнымъ станціямъ».

Такое различіе опредѣленія одного и того же понятія вызываетъ недоразумѣнія между земствомъ и управленіями желѣзныхъ дорогъ и ведетъ къ недостаточно обоснованнымъ отказамъ въ пользованіи льготнымъ тарифомъ на провозъ строительныхъ грузовъ. Какъ на примѣръ, указывается на отказъ Управленій Харьково-Николаевской и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ примѣненіи льготнаго тарифа на провозъ камня для постройки Херсонскимъ уѣзднымъ земствомъ подъѣздного пути Овсянниково—Николаевъ, а также—для замощенія Одесскимъ земствомъ дамбъ Васильевскаго

*) № 87 (Сборникъ Тарифовъ № 1310, изданный въ 1901 году).

моста, находящагося на дорогѣ къ станціи Выгода. Между тѣмъ путь Овсяниково—Николаевъ ведетъ къ городу Николаеву, т. е. къ торгово-промышленному пункту, порту и станціи жел. дороги и, слѣдовательно, вполнѣ удовлетворяетъ понятію «подъѣздной путь», указанному въ приведенномъ постановленіи Устава путей сообщенія. Всѣ эти соображенія, а также то обстоятельство, что только Губернскія и Уѣздныя Земскія Собранія располагаютъ всѣми данными для опредѣленія экономическаго значенія тѣхъ или иныхъ путей, послужили основаніемъ для пожеланій: 1) чтобы льготный тарифъ (№ 87—1901 года) примѣнялся не только по отношенію къ подъѣзднымъ путямъ, ведущимъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, но и къ путямъ, обслуживающимъ порты, рѣчныя пристани и торгово-промышленные центры, и 2) чтобы рѣшеніе вопроса о значеніи пути было предоставлено Губернскимъ и Уѣзднымъ Земскимъ Собраніямъ, ибо только при этомъ условіи земство можетъ успѣшно выполнять возложенную на него закономъ обязанность улучшенія мѣстныхъ путей сообщенія (Херсонская, 45, 46).

Кромѣ того, указывается, что желѣзныя дороги предпочитаютъ перевозку частныхъ, болѣе выгодныхъ для нихъ, грузовъ и весьма неохотно соглашаются на перевозку строительныхъ матеріаловъ по существующему льготному тарифу, ссылаясь на недостатокъ подвижного состава. Напримѣръ, при постройкѣ Любимо-Пречистенскаго шоссе и мощенаго подъѣзднаго пути отъ станціи Харино къ селу Некоузу, Московско-Ярославско-Архангельская и Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзныя дороги вовсе отказались отъ перевозки по льготному тарифу камня и песку для постройки этихъ путей, вслѣдствіе чего не только увеличилась стоимость постройки, но и отдалился срокъ ея окончанія, для котораго скорѣйшая доставка матеріаловъ была необходима въ виду краткости строительнаго періода въ сѣверныхъ губерніяхъ. Это обстоятельство вызываетъ пожеланіе объ установленіи льготъ для земства въ отношеніи срочности доставки строительныхъ матеріаловъ для подъѣздныхъ путей (Ярославская 14).

Льготный проѣздъ земскихъ дорожныхъ агентовъ [12]).

Для облегченія сооруженія подъѣздныхъ путей и надзора за ними рекомендуется допущеніе безплатнаго проѣзда по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ земскихъ агентовъ по дѣламъ, касающимся завѣдыванія дорогами (Ярославская, 13, 16).

Обложеніе желѣзнодорожныхъ предпріятій земскимъ сборомъ [13]).

Третьей формой привлеченія желѣзныхъ дорогъ къ участію въ расходахъ по сооруженію и содержанію подъѣздныхъ путей является обложеніе желѣзнодорожныхъ предпріятій земскимъ сборомъ. При этомъ указывается, что желѣзныя дороги, какъ предпріятія, совсѣмъ не облагаются, тогда какъ всѣ другія не свободны отъ земскихъ сборовъ. Облагаются казенныя земли, лѣса, промышленныя

предпріятія и, вообще, всѣ доходныя статьи, а потому будетъ совершенно справедливо обложеніе земскимъ сборомъ желѣзныхъ дорогъ, какъ промышленныхъ предпріятій, по ихъ доходности, для опредѣленія которой должны быть выработаны надлежащія основанія (Самарская, 308).

Въ этомъ направленіи уже сдѣланъ нѣкоторый шагъ, такъ какъ жилыя помѣщенія желѣзныхъ дорогъ уже и теперь подлежатъ земскому обложенію, а потому казалось бы возможнымъ подвергнуть обложенію также и желѣзнодорожную землю въ полосѣ отчужденія, если только въ договорахъ Правительства съ акціонерными обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ не существуетъ спеціальныхъ указаній на то, что желѣзнодорожныя земли и линіи не могутъ быть облагаемы земскимъ сборомъ (Полтавская, 648).

Заключенія Комитетовъ.

Соотвѣтственно сему Комитетами высказаны слѣдующія пожеланія.

1. При выборѣ направленій новыхъ желѣзныхъ дорогъ и размѣщеніи станцій желательно принятіе во вниманіе мѣстныхъ интересовъ, согласно указаніямъ земскихъ представителей.

Орловская губ.: 1) Губернскій (222). 2) Малоархангельскій (587, 588).
Псковская губ.: 3) Губернскій (35).
Рязанская губ.: 4) Губернскій (58). 5) Рязанскій У. (482).
Самарская губ.: 6) Новоузенскій (382, 396).
Симбирская губ.: 7) Губернскій (12, 14).
Смоленская губ.: 8) Губернскій (131).
Тульская губ.: 9) Губернскій (11).

2. Желательно привлеченіе желѣзныхъ дорогъ къ участію въ расходахъ на постройку и содержаніе гужевыхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Бессарабская губ.: 1) Хотинскій (380).
Виленская губ.: 2) Губернскій (10). 3) Ошмянскій (150)—**на протяженіи 5 вер. отъ станціи.**
Владимірская губ.: 4) Владимірскій У. (69)—**на протяженіи 1—2 вер.**
Воронежская губ.: 5) Нижнедѣвицкій (7, 120)—**въ двадцативерстномъ районѣ.**
Гродненская губ.: 6) Губернскій (85)—**за счетъ сбора въ 1/5 коп. съ пуда.** 7) Кобринскій (80)—**то же.**
Ковенская губ.: 8) Поневѣжскій (115) — **на протяженіи 5 вер.** 9) Шавельскій (184).
Костромская губ.: 10) Кинешемскій (361). 11) Нерехтскій (483).
Минская губ.: 12) Игуменскій (155).
Московская губ.: 13) Губернскій (9). 14) Богородскій (136)—**въ предѣлахъ полосы отчужденія.** 15) Клинскій (371).
Нижегородская губ.: 16) Княгининскій (383).
Новгородская губ.: 17) Демянскій (214)—**на протяженіи 50 вер.**
Полтавская губ.: 18) Золотоношскій (206).

Симбирская губ.: 19) Алатырскій (137, 192)—**до соединенія станцій со старыми гужевыми трактами.** 20) Корсунскій (137, 336)—**то же.**

Тамбовская губ.: 21) Моршанскій (325)—**отчужденіе земли подъ подъѣздные пути за счетъ желѣзныхъ дорогъ.**

Тверская губ.: 22) Губернскій (17)—**въ 1-верстномъ районѣ.** 23) Корчевскій (78)—**то же.**

Тульская губ.: 24) Губернскій (11). 25) Крапивенскій (355). 26) Тульскій У. (462).

Харьковская губ.: 27) Волчанскій (207).

Херсонская губ.: 28) Губернскій (42). 29) Тираспольскій (363)—**на протяженіи 1—2 вер.**

Черниговская губ.: 30) Губернскій (19)—**отчисленіе извѣстнаго % изъ дохода.** 31) Борзенскій (125). 32) Стародубскій (415). 33) Черниговскій У. (440).

Ярославская губ.: 34) Губернскій (14)—**въ предѣлахъ полосы отчужденія.** 35) Мышкинскій (163). 36) Рыбинскій (212).

3. Желательно обязать желѣзныя дороги на 1 версту желѣзнодорожнаго полотна строить 1 версту шоссе.

Московская губ.: 1) Серпуховскій (616, 635)—**съ ежегоднымъ отчисленіемъ % изъ дохода на содержаніе.**

Псковская губ.: 2) Порховскій (245)—**по указанію мѣстной администраціи и земства.**

4. Желательно устройство шоссейныхъ путей на совмѣстныя средства земства и желѣзной дороги, а содержаніе—за счетъ желѣзной дороги.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (29). 2) Лужскій (44).

5. Желательно пониженіе тарифа на перевозку камня, щебня, песка и другихъ строительныхъ матеріаловъ для сооруженія гужевыхъ подъѣздныхъ путей.

Московская губ.: 1) Дмитровскій (209, 226).
Новгородская губ.: 2) Новгородскій У. (230).
Полтавская губ.: 3) Губернскій (33). 4) Пирятинскій (149).
Херсонская губ.: 5) Губернскій (42).
Ярославская губ.: 6) Губернскій (12).

6. Желательно предоставленіе земству права безплатной перевозки по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ строительныхъ матеріаловъ для постройки подъѣздныхъ путей.

Ярославская губ.: Губернскій (12).

7. Желательно допущеніе примѣненія льготной перевозки по желѣзнымъ дорогамъ строительныхъ матеріаловъ для сооруженія гужевыхъ путей къ станціямъ безъ особаго на каждый разъ соглашенія съ желѣзными дорогами.

Херсонская губ.: 1) Губернскій (42).
Ярославская губ.: 2) Губернскій (12, 14, 16).

8. Желательно допущеніе безплатнаго проѣзда по казеннымъ жел. дорогамъ (какъ съ пассажирскими, такъ и съ товарными по-

ѣздами) всѣхъ состоящихъ на службѣ въ земствѣ лицъ по дѣламъ, касающимся завѣдыванія дорогами.

Ярославская губ.: Губернскій (13, 16).

9. Желательно обложеніе желѣзныхъ дорогъ сборомъ въ пользу земствъ на дорожную повинность.

Витебская губ.: 1) Губернскій (55). 2) Рѣжицкій (493).
Кіевская губ.: 3) Уманскій (1059).
Ковенская губ.: 4) Губернскій (8).
Полтавская губ.: 5) Лубенскій (648).
Рязанская губ.: 6) Губернскій (18, 58). 7) Рязанскій У. (482).
Самарская губ.: 8) Бугурусланскій (308).
Саратовская губ.: 9) Вольскій (446).
Харьковская губ.: 10) Сумскій (353).

Глава IV. Проектируемые желѣзнодорожные пути, вѣтви и линіи *).

Сужденія о сооруженіи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей: 1) Красный Яръ-Гурьевъ. — 2) Соединеніе селеній Царевскаго уѣзда съ предположенною къ постройкѣ Астраханскою жел. дорогою.—3) Измаилъ-Трояновъ Валъ-Леово.—4) Соединеніе Аккермана съ вѣтвью б. Бендеро-Галацкой жел. дорогою и съ Одессой. — 5) Кишиневъ-Оргѣевъ-Шалданешты. — 6) Вапнярка-Сороки-Ункитешты.—7) Вапнярка-Волченецъ. — 8) Соединеніе Бессарабіи прямымъ путемъ съ центромъ Россіи. — 9) Дорога чрезъ сѣверную часть Гороховецкаго уѣзда. — 10) Дорога чрезъ Владиміръ-Волынскій уѣздъ.—11) Кременецъ-Черный Островъ.—12) Касторная-Рамонь или Тербуны-Поганецъ-Землянскъ-Латная.—13) Купянскъ-Богучаръ-Себряково-Рудня Камышинская.—14) Соединеніе Павловскаго уѣзда и донскихъ пристаней съ общею сѣтью жел. дорогъ.—15) Соединеніе Казани съ линіей Петербургъ—Вятка.—16) Казань-Малмыжъ-Ижевскій-Воткинскій заводы—до соединенія съ Пермь-Котласской жел. дорогою.—17) Рудничная-Гришино-Лозовая.—18) Екатеринославъ—Полтава.—19) Дорога вдоль р. Вятки на р. Сѣверную Двину и соединеніе съ Архангельскимъ портомъ.—20) Москва-Казань-Кыштымъ. — 21) Чистополь-Бугульма-Бугурусланъ. — 22) Казань-Чистополь—Сергіевскъ.—23) Средняя-Лопасня.—24) Шестаково-Муравьево.—25) Поневѣжъ-Виндава. — 26) Ковно-Поневѣжъ-Рига. — 27) Дорога чрезъ Тельшевскій уѣздъ (Муравьево-Кретингенъ).—28) Дорога чрезъ г. Вилькоміръ.—29) Вильна-Поневѣжъ—Баускъ-Рига—съ вѣтвью Вилькоміръ-Ковна.—30) Соединеніе Нижняго-Новгорода съ Сѣверною желѣзною дорогою. — 31) Соединеніе Костромы съ Сѣверною желѣзною дорогою. — 32) Шуя-Ермолино-Лухъ-Юрьевецъ. — 33) Лухъ-Пучежъ. — 34) Прохоровка-Короча.—35) Мармыжи-Марьино. — 36) Маріенбургъ-Верро-Юрьевъ.— 37) Новоельня-Новогрудокъ. — 38) Окружная дорога, охватывающая всѣ уѣзды Московской губерніи.—39) Павлово-Гороховецъ.—40) Соединеніе с. с. Павлова, Богородскаго и Ворсмы съ Ромодановскою вѣтвью.—41) Нижній-Новгородъ—Вятка. — 42) Красный Холмъ-Устюжна до соединенія съ Сѣверною жел. дорогою.—43) Варіанты линіи Царицынъ—Челябинскъ: Оренбургъ-Орскъ-Магнитная Гора-Челябинскъ или Оренбургъ-Мелеузъ-Бѣлорѣцкій заводъ-Міассъ.—44) Орелъ-Болховъ.—45) Пенза—Мокшанъ-Нижній Ломовъ-Наровчатъ-Муромъ.—46) Инза (или Ночка)-Городище-Пенза.—47) Муромъ-Краснослободскъ-Арапово.—48) Башмаково—Никольское-Поимъ—Чембаръ—Колышлей.—49) Воейково-Бековo.—50) Чепца-Оса-Красноуфимскъ-Кыштымъ.—51) Березники-Чердынь-Троицкъ.—52) Екатеринбургъ—Островская-Шадринскъ-Курганъ.—53) Очерская—или Саввино-Кайгородъ.—54) Соединеніе Каменецъ-Подольска съ сѣтью жел. дорогъ.—55) Дорога отъ Австрійской границы до Могилевской или Волочиской желѣзнодорожной вѣтви.—56) Ямполь-Жмеринка.—57) Дорога: а) отъ границы Лубенскаго уѣзда до Черкассъ, или б) Лящовка-Пальмира, или в) Еремѣевка—Драбово-Барятинская.—58) а) Рѣшотка—Драбово-Барятинская (или Пальмира), или же б) Кременчугъ-Переяславскій разъѣздъ.—59) Черкассы—Одесса.—60) Дорога на г. Зѣньковъ.—61) Соединеніе г. Николаевска съ Самаро-Златоустовскою жел. дорогою. — 62) Мелекесъ-Бугульма-Уфа.—63) Дорога чрезъ Бугульминскій уѣздъ. — 64) Продолженіе Ораніенбаумской вѣтви Балтійской жел. дороги.—65) Карабулакъ-Сызрань.—66) Баланда-Балашовъ.—67) Джанкой-Евпаторія. — 68) Дорога по южному берегу Крыма.—69) Дорога чрезъ г. Шацкъ.—70) Соединеніе Московско-Савеловской вѣтви съ г. Кашинымъ.—71) Епифань городъ—Узловая (или Клекотки).—72) Епифань станція—Епифань городъ. — 73) Веневъ-Узловая.—74) Верховье-Самозвановка-Калуга. — 75) Оренбургъ-Уфа.—76) Дорога чрезъ г. Изюмъ.—77) Луганскъ-Старобѣльскъ-Валуйки.—78) Херсонъ-Николаевка 1-я или Херсонъ-Николо-Козельскъ.—79) Херсонъ - Николаевъ.—80) Одесса—Красная пристань.—81) Одесса-Долинская. — 82) Одесса-Овидіополь съ вѣтвью на г. Маяки.—83) Одесса-Аккерманъ.—84) Соединеніе Кишиневской и Новоселицкой вѣтвей.—85) Одесса-Николаевъ съ вѣтвью на Очаковъ.—86) Соединеніе Мглинскаго уѣзда со ст. Унеча.—87) Соединеніе Суражскаго уѣзда со ст. Унеча и Клинцы.—88) Иваново-Вознесенскъ-Ростовъ-Угличъ.

Сужденія о сооруженіи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей [14]).

Въ виду чрезвычайнаго значенія, которое имѣютъ рельсовые пути для развитія сельскохозяйственной промышленности и ея многочисленныхъ отраслей, и недостаточнаго развитія нашей рельсовой сѣти въ тѣхъ или иныхъ районахъ, въ весьма многихъ Комитетахъ обсуждались вопросы о необходимости проведенія

*) Сужденія Комитетовъ о желательности сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій расположены въ алфавитномъ порядкѣ губерній.

желѣзнодорожныхъ линій, подъѣздныхъ путей и отдѣльныхъ вѣтвей, которые могутъ способствовать поднятію мѣстныхъ производительныхъ силъ, а потому, съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, представляются крайне желательными. Всѣ высказанныя по этому поводу соображенія служатъ предметомъ изложенія настоящей главы.

Слѣдуетъ отмѣтить, что въ преобладающемъ большинствѣ случаевъ сужденія эти раздѣлялись тѣми Комитетами, въ средѣ которыхъ они были высказаны; но на ряду съ этимъ были также и такія линіи, на необходимость сооруженія которыхъ обращалось вниманіе отдѣльными докладчиками, но которыя, однако, не получили поддержки со стороны большинства членовъ Комитетовъ. Этимъ объясняется то, что помѣщенный въ настоящей главѣ перечень желѣзнодорожныхъ линій, о сооруженіи которыхъ высказывались пожеланія среди Комитетовъ, обширнѣе списка тѣхъ линій, сооруженіе которыхъ признано Комитетами желательнымъ и наименованія которыхъ сгруппированы въ концѣ настоящей главы въ заключеніяхъ Комитетовъ.

Въ цѣляхъ большей наглядности, всѣ тѣ линіи, сооруженіе коихъ признано Комитетами единогласно или по большинству голосовъ желательнымъ, нанесены на приложенную къ настоящему своду географическую карту.

Относительно системы, которая была принята при нанесеніи этихъ линій на карту, надлежитъ имѣть въ виду слѣдующее. Весьма многіе Комитеты, указывая на желательность сооруженія желѣзной дороги въ какомъ-либо районѣ, не указывали съ достаточной опредѣленностью направленія этой линіи и въ большинствѣ случаевъ ограничивались указаніемъ лишь конечныхъ пунктовъ ея. Эти послѣднія линіи нанесены на картѣ схематически, путемъ соединенія начальнаго и конечнаго пунктовъ прямыми сплошными линіями. Въ другихъ же случаяхъ неопредѣленность расположенія проектированныхъ желѣзнодорожныхъ линій оказывалась еще бо̀льшей; примѣромъ такой неопредѣленности могутъ служить пожеланія: соединить прямымъ путемъ Бессарабію съ центромъ Россіи (Бессарабская, 181), или же, напримѣръ, провести желѣзную дорогу черезъ Владиміръ-Волынскій уѣздъ (Волынская, 56), и т. п. Наконецъ, были и такія линіи, для направленія которыхъ предлагалось два и болѣе варіанта. Всѣ такія неопредѣленныя или условныя линіи нанесены на картѣ пунктиромъ разныхъ видовъ, о значеніи коихъ имѣются объясненія на картѣ.

Высказанныя среди Комитетовъ сужденія относительно необходимости постройки отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ линій сгруппированы въ алфавитномъ порядкѣ губерній, при чемъ, когда сужде-

нія о необходимости сооруженія одной и той же линіи были высказаны въ нѣсколькихъ губерніяхъ,—всѣ эти сужденія сгруппированы при слѣдующей раньше по алфавиту губерніи.

Сужденія эти сводятся къ нижеслѣдующему.

Астраханская губ. **Линія Красный Яръ—Гурьевъ.** (Карта, № 82).

Въ интересахъ всей морской промышленности сѣверной и сѣверо-восточной частей Каспійскаго моря (1-й земскій участокъ Красноярскаго уѣзда и весь Гурьевскій уѣздъ) необходимо возможное улучшеніе путей сообщенія съ Астраханью, куда направляется главная масса рыбныхъ продуктовъ и откуда получаются товары для мѣстнаго потребленія. Въ настоящее время, при обмелѣніи Бѣлинской, Иголкинской и другихъ банокъ отъ малѣйшей убыли воды, всякое сообщеніе сѣверо-восточнаго побережья Каспійскаго моря съ Астраханью прекращается даже во время навигаціи. При этомъ отъ задержки въ теченіе нѣсколькихъ дней на перекатахъ и розсыпяхъ этихъ банокъ судовъ со свѣжею, только что пойманною рыбою, товары эти или совершенно портятся, или же изъ товаровъ перваго сорта превращаются въ товары третьяго сорта, теряя при этомъ половину своей цѣнности. Такое неудовлетворительное состояніе морского пути служитъ сильнымъ препятствіемъ къ развитію мѣстной промышленности вообще и рыболовства въ особенности. Поэтому представляется крайне необходимымъ, во-первыхъ, улучшеніе морского сообщенія, а во-вторыхъ—устройство сухопутнаго сообщенія по берегу Каспійскаго моря черезъ г. Красный Яръ. Для достиженія этой послѣдней цѣли необходимо проложить грунтовый путь по сѣверному побережью Каспійскаго моря черезъ земли Внутренней Киргизской Орды, черезъ частновладѣльческія земли Игнатьевой вол. и земли крестьянъ Теплинской вол. и соединить городъ Красный Яръ съ селами и поселками 1-го земскаго участка Красноярскаго уѣзда. На всемъ этомъ пути предполагалось бы устроить 4—5 станцій съ перевозами на большихъ рѣкахъ и постоянными мостами черезъ малыя рѣчки (ёрики). Вмѣстѣ съ тѣмъ указывается, что для болѣе полнаго удовлетворенія мѣстныхъ интересовъ представлялось бы желательнымъ вмѣсто грунтоваго пути сооруженіе желѣзнодорожнаго, который соединилъ бы г. Красный Яръ съ г. Гурьевымъ, Уральской области (Астраханская, 167, 184, 188).

Соединеніе селеній Царевскаго уѣзда съ предположенною къ постройкѣ Астраханскою жел. дорогою. (Карта, № 81).

Для поднятія въ Царевскомъ уѣздѣ сельскаго хозяйства, находящагося нынѣ въ весьма незавидномъ положеніи, признается желательнымъ соединеніе селеній Царевскаго уѣзда, расположенныхъ по р.р. Ахтубѣ и Волгѣ, съ предположенною къ постройкѣ Астраханскою желѣзною дорогою, или проведеніе этой дороги черезъ всѣ означенныя селенія (Астраханская, 212).

Бессарабская губ.

Линія г. Измаилъ—Трояновъ-Валъ мѣстечко Леово.
(Карта, № 63).

Постройка желѣзной дороги, если не на всемъ протяженіи Измаильскаго уѣзда, то, по крайней мѣрѣ, отъ гор. Измаила чрезъ Трояновъ Валъ до мѣстечка Леово, признается крайне необходимой. Постройкою этой желѣзной дороги Правительство удовлетворило бы одну изъ самыхъ существенныхъ нуждъ сельскохозяйственной промышленности въ Измаильскомъ уѣздѣ, выполнивъ въ то же время и требованіе дѣйствующаго нынѣ закона о дорожной повинности, въ силу котораго казна взимала и нынѣ взимаетъ съ населенія налогъ «на пути сообщеній правительственныхъ». Такого налога со дня возсоединенія въ 1878 году по Берлинскому трактату Южной Бессарабіи взыскано съ населенія около 2.800.000 рублей, а правительственныхъ дорогъ не проведено ни одной. При этомъ указывается, что проектируемая желѣзная дорога, кромѣ мѣстныхъ продуктовъ, могла бы привлечь въ Одессу продукты сосѣдней Румыніи, гдѣ они залеживаются иногда очень долго вслѣдствіе маловодья р. Прута или вслѣдствіе замерзанія этой рѣки (Бессарабская, 190).

Соединеніе г. Аккермана съ вѣтвью б. Бендеро-Галацкой ж. д. и съ г. Одессой.
(Карта, № 64).

Улучшеніе путей сообщенія внутри обширнаго Аккерманскаго уѣзда въ цѣляхъ развитія сельскохозяйственной промышленности признается существенно необходимымъ. Отсутствіе хорошихъ путей сообщенія является здѣсь такимъ большимъ зломъ, послѣдствія котораго съ трудомъ даже могутъ быть опредѣлены. При существующихъ дорогахъ, даже при самой благопріятной погодѣ, доставка зерна изъ селъ, колоній и деревень обходится очень дорого и сопряжена съ значительной потерей времени, что влечетъ за собою еще болѣе значительныя потери при продажѣ зерновыхъ продуктовъ. А полная невозможность доставки зерна къ сроку во время распутицы влечетъ за собой неисчислимыя потери.

Проведеніе рельсоваго пути по всему Аккерманскому уѣзду отъ г. Аккермана до одной изъ станцій Ренійскаго участка Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ (б. Бендеро-Галацкая желѣзная дорога) и соединеніе такимъ же путемъ г. Аккермана съ Одессой оживили бы весь край и вызвали бы къ жизни разнородные виды промышленности; здѣсь имѣются, напр., превосходная глина, песокъ въ изобиліи и вода, т. е. всѣ благопріятныя условія для широкаго развитія производства глиняныхъ, стеклянныхъ, кирпичныхъ и черепичныхъ издѣлій; кромѣ того, съ проведеніемъ желѣзной дороги могли бы улучшиться и достигнуть широкаго развитія скотоводство, пчеловодство, свиноводство и фермерство (Бессарабская, 110, 158).

Линія Кишиневъ—Оргѣевъ — Шалданешты.
(Карта, № 61).

Существующія въ Оргѣевскомъ уѣздѣ двѣ желѣзнодорожныя вѣтви: Кишиневъ—Унгени и Рыбница—Окница захватываютъ лишь окраины уѣзда. Въ ненастную погоду, при преобладающемъ здѣсь глинисто-черноземномъ грунтѣ, доступъ къ желѣзнымъ дорогамъ

становится настолько затруднительнымъ, что центральная часть уѣзда является какъ бы отрѣзанной отъ всего міра. Между тѣмъ изысканія, произведенныя агентами Московскаго Общества подъѣздныхъ путей, показываютъ, что центральная часть уѣзда располагаетъ достаточной «грузовой силой», чтобы обезпечить доходность новой линіи, которая прорѣзывала бы уѣздъ, а именно—линіи Кишиневъ-Оргѣевъ-Шалданешты. Такъ какъ, однако, Московское Общество не приступило къ сооруженію дороги вслѣдствіе возникшихъ затѣмъ недоразумѣній, то желательно, чтобы недоразумѣнія были, наконецъ, устранены, и названную дорогу построило въ самомъ ближайшемъ будущемъ Правительство, несомнѣнно, также заинтересованное въ проведеніи этой линіи (Бессарабская, 338).

Линія ст. Вапнярка—Сороки—Ункитешты и соединеніе станцій Вапнярка—Волченецъ. (Карта, № 60).

Сорокскій уѣздъ ограниченъ съ востока рѣкою Днѣстромъ и пересѣченъ желѣзнодорожными линіями: на южной и западной окраинахъ линіею Слободка—Окница, на сѣверной же окраинѣ—Новоселицкою. Между названными путями сообщенія заключено пространство, шириною около 40 верстъ и длиною около 80 верстъ, почти сплошь пригодное для посѣвовъ. Въ этомъ четырехугольникѣ имѣется не менѣе 220 тыс. десятинъ земли, находящейся подъ хлѣбомъ, что, при среднемъ урожаѣ 100 пудовъ зерна съ десятины, даетъ 22 милл. пудовъ. Изъ этого количества отправляется за предѣлы уѣзда около 10 милл. пудовъ. Другихъ грузовъ (живность, фрукты, овощи, вино, лѣсъ и т. п.) отправляется, по наименьшему расчету, столько же. Полагая затѣмъ, что привозъ грузовъ для мѣстныхъ потребностей составитъ ¾ вывоза, слѣдуетъ считать общее количество груза, передвигаемаго къ окраинамъ уѣзда и внутрь его, равнымъ 35 милл. пудовъ въ годъ. Кромѣ того, нужно имѣть въ виду передвиженіе мѣстныхъ грузовъ внутри уѣзда.

Для перевозки хотя бы только вывозныхъ и ввозныхъ грузовъ даже и при хорошемъ состояніи погоды и дорогъ требуется не менѣе 4.000 одноконныхъ подводъ. Между тѣмъ топографическія условія уѣзда, равно какъ и состояніе гужевыхъ и водныхъ путей, а также и расположеніе ближайшей желѣзнодорожной сѣти не даютъ возможности совершать такой грузооборотъ. А именно, по топографическому характеру Сорокскій уѣздъ представляетъ мѣстность холмистую, пересѣченную оврагами и долинами; косогоры прилежащихъ къ нимъ возвышенностей имѣютъ уклоны въ 15^0, а нерѣдко въ 30^0. Вообще говоря, поверхность грунта составляетъ черноземный пластъ, очень вязкій въ пониженныхъ мѣстахъ при дождливой погодѣ; глубже 0,5 саж. отъ поверхности обыкновенно залегаетъ глинистый пластъ, часто значительной толщины (болѣе 5 саж.), легко размываемый на косогорахъ.

Изъ дорогъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ мѣстнаго района, одна лишь дорога по направленію Могилевъ (Подол.)—Сороки—Бѣльцы шоссирована отчасти; остальныя же представляютъ обыкновенныя грунтовыя дороги съ уклонами болѣе 10^0 во многихъ мѣстахъ, очень вязкія послѣ дождей. Второстепенныя дороги уѣзда оказываются еще менѣе благоустроенными, чѣмъ подъѣздныя къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Водные пути, проходящіе черезъ Сорокскій уѣздъ, также не удовлетворительны,—такъ какъ рѣка Днѣстръ, при большой извилистости русла, очень мелководна: запасъ воды въ ней постепенно и быстро уменьшается, частью исчезая отъ усиленнаго испаренія, частью же прячась подъ наносныя напластованія, которыхъ теперь очень много. Существующая желѣзнодорожная вѣтвь расположена такъ, что сообщеніе съ Бендеро-Кишиневскимъ райономъ совершается на лошадяхъ скорѣе, чѣмъ по желѣзнодорожнымъ путямъ, несмотря на неудовлетворительное состояніе грунтовыхъ дорогъ. Въ виду вышеизложеннаго, для упорядоченія путей сообщенія въ Сорокскомъ уѣздѣ, признается крайне необходимымъ сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій отъ станціи Вашнярка (Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ): а) черезъ г. Сороки до Ункитештъ—по діагональному направленію — протяженіемъ около 100 верстъ, и б) до станціи Волченецъ—спрямленіе существующей желѣзнодорожной сѣти—протяженіемъ около 90 верстъ (стоимостью въ суммѣ около 9 милл. рублей). Указанныя желѣзнодорожныя линіи, имѣя не только мѣстное, но также и транзитное значеніе, должны быть ширококолейнаго нормальнаго типа, съ паровою или электрическою тягою (Бессарабская, 369, 370).

Соединеніе Бессарабіи прямымъ путемъ съ центромъ Россіи. (Карта, № 62).

Нынѣшнее расположеніе желѣзнодорожныхъ линій въ предѣлахъ Бессарабской губерніи, — съ единственнымъ удобнымъ для мѣстныхъ грузовъ выходомъ къ Одессѣ, — ставитъ Бессарабію совершенно въ обособленное положеніе по отношенію къ центральной и сѣверной Россіи. Необходимость считаться съ кружностью направленія грузовъ при перевозкахъ въ эти районы весьма неблагопріятно сказывается на интересахъ мѣстнаго населенія и выдвигаетъ вопросъ о соединеніи Бессарабіи прямымъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ центромъ Россіи (Бессарабская, 180, 181).

Владимірская губ.

Дорога черезъ сѣверную часть Гороховецкаго уѣзда. (Карта, № 12).

Гороховецкій уѣздъ 40-верстною лѣсною полосою раздѣленъ на двѣ совершенно отдѣльныя части: сѣверную и южную. Хозяйственной связи между ними нѣтъ никакой, такъ что соединеніе ихъ въ одну земско-административную единицу вполнѣ искусственно. Дорожное дѣло въ Гороховецкомъ уѣздѣ поставлено гораздо хуже, чѣмъ въ другихъ уѣздахъ центральной Россіи; между тѣмъ при непроѣздныхъ дорогахъ сельскохозяйственная, равно какъ и всякая другая промышленность процвѣтать не можетъ. Въ сѣверной части

уѣзда, гдѣ земля особенно плоха, съ давнихъ поръ развиты мѣстные промыслы: вязаніе варегъ и строчка полотна. Въ настоящее время заработокъ отъ этихъ промысловъ крайне ничтоженъ, особенно по строчкѣ полотна: въ недѣлю дѣвушка подростокъ зарабатываетъ не болѣе 40 к., т. е. около 7 к. въ день. Сѣверная часть уѣзда, гдѣ сельское хозяйство въ упадкѣ и гдѣ населенію приходится чуть-ли не съ начала зимы покупать хлѣбъ, особенно нуждается въ услугахъ желѣзной дороги. Устройство хотя бы узкоколейнаго пути черезъ сѣверную часть уѣзда (по возможности, черезъ с. Пестяки), понизивъ мѣстныя цѣны на хлѣбъ и прочіе жизненные продукты, въ то же время удешевило бы населенію поиски заработковъ и вообще оживило бы весь край (Владимірская, 91, 92).

Волынская губ.
Дорога черезъ Владиміръ-Волынскій уѣздъ.
(Карта, № 55).

Владиміръ-Волынскій уѣздъ, несмотря на свое болѣе чѣмъ 200-верстное протяженіе съ сѣвера на югъ, пользуется почти исключительно грунтовыми путями, которые содержатся въ невозможномъ видѣ и во время распутицы становятся непроѣздными, такъ что населеніе лишается возможности, около трехъ мѣсяцевъ въ году, пользоваться ими. Вся южная часть этого уѣзда, составляющая его житницу, находится въ крайне затруднительныхъ условіяхъ для сбыта своихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ; доставка товара до ближайшихъ желѣзнодорожныхъ станцій (Ковель, Рожище, Маціовъ, Любомль) или обратно обходится отъ 15 до 20 коп. съ пуда, что, конечно, очень тяжело ложится на все сельское хозяйство. На высоту стоимости провоза вліяетъ, помимо отдаленности желѣзнодорожныхъ станцій, невозможное состояніе путей сообщенія.

Радикальнымъ средствомъ къ измѣненію такого положенія явилось бы проведеніе желѣзнодорожной вѣтви, которая была бы благомъ для всего населенія и отвѣтила бы его настоятельнымъ нуждамъ (Волынская, 56).

Линія Кременецъ—Черный Островъ.
(Карта, № 56).

Въ Кременецкомъ уѣздѣ желѣзнодорожный путь прорѣзалъ только окраину уѣзда, на нѣсколько верстъ до Кременца, оставляя самыя плодородныя части уѣзда безъ всякихъ дорогъ. Въ виду этого представляется крайне необходимымъ поставить на ближайшую очередь сооруженіе линіи Кременецъ—Черный Островъ. При протяженіи всего въ 86 верстъ, линія эта будетъ имѣть весьма важное значеніе для мѣстнаго населенія, и осуществленіе этого основного пути дастъ возможность уѣзду при посредствѣ частной предпріимчивости покрыться сѣтью подъѣздныхъ путей въ видѣ узкоколейныхъ желѣзныхъ и шоссированныхъ дорогъ (Волынская, 143).

Воронежская губ.

Линія Касторная—Рамонь или Тербуны—Поганецъ—Землянскъ—Латная.

Несмотря на то, что Землянскій уѣздъ пересѣченъ въ двухъ мѣстахъ желѣзными дорогами, и что въ немъ имѣется даже узелъ этихъ двухъ линій, значительная часть уѣзда, приблизительно $^2/_3$, совершенно удалена отъ станцій. Есть мѣстности, въ томъ числѣ и уѣздный городъ Землянскъ, которыя удалены отъ желѣзной дороги на 35—50 верстъ. Грунтовыя дороги, несмотря на рядъ выстроенныхъ мостовъ, все же остаются грунтовыми, и осенью, когда идетъ самая оживленная подвозка хлѣба, длинные гужевые обозы тянутся по узкимъ грязнымъ дорогамъ, вязнутъ, останавливаются, опаздываютъ къ заранѣе заказанному вагону. Вслѣдствіе этого возникаетъ масса накладныхъ расходовъ и наносится огромный ущербъ торговлѣ всего населенія. Плохое состояніе грунтовыхъ дорогъ заставляетъ крестьянъ отказываться отъ болѣе выгодной продажи хлѣба на станціи и продавать хлѣбъ мѣстнымъ скупщикамъ съ значительною уступкою.

Преобразованіе грунтовыхъ подъѣздныхъ путей въ шоссейные—мѣра въ Землянскомъ уѣздѣ хотя и желательная, но слишкомъ дорогая по причинѣ отсутствія камня и значительности протяженія шоссейныхъ дорогъ, потребныхъ для полнаго обезпеченія уѣзда удобными путями сообщенія.

При оторванности края отъ рынковъ сбыта продажа сельскохозяйственныхъ продуктовъ сопровождается обвѣшиваніемъ и всякаго рода обманами, при чемъ крестьяне часто теряютъ около половины своего хлѣба. Не менѣе крестьянъ страдаютъ отъ бездорожья также и частные землевладѣльцы.

Для устраненія такого крайне затруднительнаго положенія указывается на необходимость проведенія желѣзной дороги черезъ городъ Землянскъ. Этому условію удовлетворяетъ линія Касторная—Землянскъ—Рамонь, а также линія Тербуны—Поганецъ—Землянскъ—Латная, пересѣкающая уѣздъ поперекъ. Послѣдняя линія, какъ подъѣздной путь къ Воронежу, главному рынку восточной части уѣзда, и какъ путь, соединяющій Воронежъ съ сѣверными рынками, кажется, на первый взглядъ, болѣе важной, но, если разсматривать мѣстности, которыя захватитъ линія Касторная—Землянскъ—Рамонь, съ чисто мѣстной точки зрѣнія, то оказывается, что отъ проведенія этой послѣдней линіи, какъ проходящей почти всецѣло на территоріи Землянскаго уѣзда, населеніе выиграетъ больше (Воронежская, 114, 115).

Линія Купянскъ—Богучаръ—Себряково—Рудня Камышинская.

(Карта, № 79).

Въ числѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, обслѣдованныхъ съ технической стороны, въ Богучарскомъ уѣздѣ давно ожидается населеніемъ и мѣстнымъ уѣзднымъ и губернскимъ земствомъ желѣзнодорожная линія Купянскъ—Себряково—Рудня Камышинская, проходящая черезъ городъ Богучаръ. Линія эта имѣла бы не только мѣстное значеніе, но и могла бы служить кратчайшимъ путемъ для

сообщенія Харьковскаго района съ Волгой и для азіатскихъ грузовъ, слѣдующихъ съ востока изъ-за Самары къ портамъ Азовскаго и Чернаго морей (Воронежская, 71, 72).

Соединеніе Павловскаго уѣзда и Донскихъ пристаней съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ. (Карта, № 78).

Для Павловскаго уѣзда особенно необходимо улучшеніе условій перевозки произведеній сельскаго хозяйства, для чего представляется настоятельная надобность въ соединеніи уѣзда и Донскихъ пристаней съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ (Воронежская, 156).

Вятская губ.

Соединеніе Казани съ желѣзнодорожной линіей С.-Петербургъ—Вятка. (Карта, № 17).

Для Вятской губерніи, живущей почти исключительно сельскохозяйственными промыслами, организація хлѣбной торговли является дѣломъ первостепенной важности. Въ настоящее время, при изолированности значительной части губерніи отъ желѣзнодорожныхъ путей въ теченіе осенняго и всего зимняго періода, когда именно и сбывается главная масса крестьянскаго хлѣба, въ годы даже средняго урожая производитель находится въ полной зависимости отъ скупщиковъ. Дѣйствительно, на движеніи цѣнъ по мѣсяцамъ, въ особенности въ южной части губерніи, въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ р.р. Камѣ и Вяткѣ, можно видѣть рѣзкое паденіе ихъ до 15—20 коп. на пудъ тотчасъ послѣ закрытія навигаціи—паденіе, не вызываемое общимъ состояніемъ крупныхъ хлѣбныхъ рынковъ. Несомнѣнно, что это является результатомъ отсутствія конкуренціи и сосредоточенія торговли въ рукахъ крупныхъ монополистовъ. Въ виду этого оживленіе южной части губерніи, дающей при благопріятныхъ климатическихъ условіяхъ главную массу вывозимаго хлѣба, путемъ проведенія желѣзнодорожной линіи, соединяющей Казань съ линіей С.-Петербургъ—Вятка, прямо необходимо для упорядоченія внутренней и внѣшней торговли губерніи и предотвращенія искусственнаго пониженія цѣнъ въ періодъ наибольшаго сбыта зерновыхъ продуктовъ (Вятская, 21).

Линія Казань—Малмыжъ — Ижевскій — Воткинскій заводы до соединенія съ Пермь — Котласской ж. дорогой. (Карта, № 18).

Сѣверо-востокъ Россіи обдѣленъ желѣзнодорожными путями сообщенія сравнительно съ остальными частями государства и это неблагопріятно отражается какъ на развитіи добывающей и обрабатывающей промышленности, которая могла бы широко развиться, благодаря ископаемымъ богатствамъ Уральскихъ горъ, лѣснымъ богатствамъ Вологодской, Пермской и Вятской губерній, такъ и на экспортированіи хлѣбныхъ и другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства. Желѣзнодорожное сообщеніе урегулировало бы цѣны на различные хлѣбные продукты, которые въ годы хорошихъ урожаевъ сильно обезцѣниваются, а въ неурожайные — крайне дорожаютъ. Доставлять хлѣбъ воднымъ путемъ бываетъ часто невозможно вслѣдствіе мелководья и ранняго замерзанія рѣкъ, что и случилось въ 1902 году, когда продовольственный хлѣбъ не былъ доставленъ своевременно на мѣста назначенія.

Для всякаго сельскаго хозяина, съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути черезъ Малмыжскій уѣздъ и далѣе, явилось бы громаднымъ подспорьемъ устройство на станціяхъ элеваторовъ простѣйшаго типа. Сѣть такихъ элеваторовъ съ ссудной операціей подъ хлѣбъ при участіи Правительства или земства имѣла бы громадное вліяніе на урегулированіе хлѣбныхъ цѣнъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ желѣзная дорога дала бы желательный толчокъ развитію въ Малмыжскомъ уѣздѣ маслодѣлія, для котораго имѣются здѣсь благопріятныя условія; затѣмъ дорога создала бы обрабатывающую промышленность, а именно, переработку льна и конопли, такъ какъ въ этомъ уѣздѣ въ большихъ размѣрахъ существуетъ культура названныхъ растеній, и эта мѣстная промышленность дала бы новый заработокъ населенію, а при благопріятныхъ условіяхъ повела бы къ устройству небольшихъ артельныхъ льнопрядильныхъ фабрикъ. Развилась бы также переработка лѣсного матеріала изъ древесины (картонъ, различные сорта бумаги съ примѣсью древесной массы и изготовленіе целлюлозы для той же цѣли). Въ настоящее время этотъ цѣнный лѣсной матеріалъ пропадаетъ почти безъ пользы, за отсутствіемъ какихъ бы то ни было удобныхъ сообщеній на востокѣ Малмыжскаго уѣзда и въ ближайшихъ къ нему мѣстностяхъ Глазовскаго и Сарапульскаго уѣздовъ.

Малмыжское Уѣздное Земское Собраніе, вмѣстѣ съ Казанскимъ Губернскимъ и Вятскимъ Губернскимъ, уже неоднократно возбуждало ходатайства о сооруженіи на счетъ Правительства желѣзной дороги отъ Казани черезъ г. Малмыжъ, Ижевскій и Воткинскій заводы до станціи Чепца Пермь-Котласской желѣзной дороги. Несмотря на доказательства, приведенныя въ пользу этого пути, Малмыжскою Уѣздною и Вятскою Губернскою Земскими Управами, ходатайства эти оставались до сихъ поръ безъ удовлетворенія. Главнымъ препятствіемъ для успѣшности дѣла являлось отсутствіе частныхъ предпринимателей, которые согласились бы взять на себя сооруженіе дороги.

Одновременно съ постройкой проектируемой новой линіи Чепца—Красноуфимскъ—Кыштымъ *), представлялось бы цѣлесообразнымъ провести линію Казань—Малмыжъ—Ижевскій и Воткинскій заводы до пересѣченія ея съ Пермь—Котласской желѣзной дорогой или съ тѣмъ пунктомъ на р. Камѣ, гдѣ будетъ построенъ мостъ для проектируемой линіи Чепца—Красноуфимскъ—Кыштымъ. Нельзя не замѣтить, что съ постройкой этой послѣдней линіи Малмыжское направленіе, кромѣ указанныхъ раньше, получаетъ еще новыя важныя преимущества: во-1-хъ, постройка моста черезъ Каму здѣсь обойдется гораздо дешевле, чѣмъ для болѣе южнаго направленія; во-2-хъ, мостъ этотъ въ то же время будетъ служить и для линіи, соединяющей

*) См. стр. 59 настоящаго свода (Пермская губ.).

Самаро-Златоустовскую дорогу съ Пермь—Котласской; наконецъ, въ 3-хъ, при этомъ Ижевскій заводъ получитъ тотъ желательный для него выходъ къ Камѣ, на который указывало управленіе завода въ своей запискѣ по поводу ходатайства Малмыжскаго земства. Всякое другое направленіе линіи изъ Казани на Кыштымъ, кромѣ Малмыжскаго, будетъ крайне нежелательно для Ижевскаго и Воткинскаго крупныхъ заводовъ, такъ какъ снова оставитъ ихъ внѣ желѣзнодорожной сѣти. Затѣмъ, болѣе южное направленіе желѣзнодорожнаго пути, почти параллельное р. Камѣ, должно будетъ конкурировать съ пароходнымъ сообщеніемъ. Противъ такого направленія желѣзнодорожной линіи говорятъ, кромѣ того, и чрезмѣрная дороговизна и необходимость ежегодныхъ приплатъ, въ виду малой доходности линіи.

Удовлетворяя настоятельной потребности края, желѣзнодорожный путь черезъ Малмыжъ соединитъ центръ Россіи—Москву съ мѣстностями, тяготѣющими къ ней, а также съ великой Сибирской магистралью. Сокративъ разстояніе, которое теперь грузъ проходитъ изъ Москвы въ Сибирь черезъ Самару и Уфу, это соединеніе усилитъ обращеніе товаровъ и ускоритъ сообщеніе Западной Европы съ Дальнимъ Востокомъ (Вятская, 426, 427, 428).

Екатеринославская губ. **Линіи Рудничная—Гришино — Лозовая и Екатеринославъ—Полтава.**

Изъ числа желѣзнодорожныхъ линій, сооруженіе которыхъ могло бы содѣйствовать улучшенію условій передвиженія хлѣбныхъ грузовъ, въ предѣлахъ Екатеринославской губерніи были указаны двѣ: 1) Рудничная—Гришино—Лозовая и 2) Екатеринославъ—Полтава. За настоятельную необходимость этихъ линій неоднократно въ теченіе многихъ лѣтъ высказывались Екатеринославскія Уѣздныя и Губернское Земскія Собранія, а также начальники Екатеринославской губерніи.

Соединеніе кратчайшимъ путемъ такого значительнаго хлѣботорговаго пункта, какъ Полтава, съ портами Чернаго и Азовскаго морей черезъ Екатеринославъ, равно какъ и сокращеніе для двухъ такихъ крупныхъ пунктовъ ссыпки хлѣба, какъ Лозовая и Гришино, пути къ Маріуполю, а для Лозовой — также и къ Бердянску, несомнѣнно, отразятся самымъ благотворнымъ образомъ на мѣстной хлѣбной торговлѣ. Подробныя по сему предмету данныя были приведены въ соотвѣтствующихъ земскихъ ходатайствахъ, представленныхъ въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія. Относительно линіи Рудничная — Лозовая послѣдовало уже разрѣшеніе о постройкѣ части ея отъ Рудничной до Гришино средствами Правительства, а вслѣдъ затѣмъ состоялось и Высочайше утвержденное Положеніе Комитета Министровъ о передачѣ сооруженія всей этой линіи частной компаніи. Весьма желательно, чтобы дѣло это было возможно скорѣе приведено къ окончанію, и чтобы, та-

кимъ образомъ, Екатеринославская губернія возможно скорѣе получила дорогу, сооруженіе которой для нея такъ необходимо (Екатеринославская, 66, 67).

Казанская губ.

Дорога вдоль р. Вятки—на р. С. Двину и соединеніе съ Архангельскимъ портомъ.

(Карта, № 1).

Самой тяжелой стороной русскаго сельскаго хозяйства являются низкія цѣны на хлѣбъ; главный рынокъ сбыта для нашихъ хлѣбовъ—Германія—имѣетъ слишкомъ высокія ввозныя пошлины.

Проведеніе желѣзнодорожнаго пути, намѣченнаго А. П. Энгельгардтомъ, вдоль рѣки Вятки на Сѣверную Двину и соединеніе съ Архангельскимъ портомъ были бы весьма полезны для края (Мамадышскій уѣздъ) въ сельскохозяйственномъ отношеніи. Путь этотъ, открывая для русскаго хлѣба новый рынокъ—Лондонъ, весьма благодѣтельно сказался бы на мѣстномъ хозяйствѣ и не прошелъ бы безъ вліянія на цѣны германскаго хлѣбнаго рынка (Казанская, 79, 80).

Линія Москва—Казань—Кыштымъ.

(Карта, № 36).

Хотя въ настоящее время дороги въ Мамадышскомъ уѣздѣ и содержатся сравнительно въ исправномъ видѣ, но недостаетъ главнаго живительнаго нерва—желѣзнодорожнаго пути. Проведеніе послѣдняго подниметъ экономическую жизнь края, что, безусловно, отразится на улучшеніи и мѣстныхъ дорогъ. Постройка уже намѣченной желѣзнодорожной линіи Москва—Казань—Кыштымъ признается желательной для края, такъ какъ линія эта, несомнѣнно, подниметъ мѣстную промышленность (Казанская, 64, 65).

О скорѣйшей постройкѣ этой дороги ходатайствуютъ Комитеты и *Нижегородской* губерніи. Отсутствіе въ Княгининскомъ уѣздѣ судоходной рѣки и пристаней, неимѣніе желѣзнодорожнаго пути и даже сносныхъ подъѣздныхъ путей къ мѣстамъ сбыта ложатся тяжелымъ бременемъ на земледѣльческое населеніе всѣхъ сословій уѣзда, заставляя производителей зерна терять значительныя суммы на доставку своихъ продуктовъ. Въ то время, когда Правительство дѣлаетъ упорныя и настойчивыя попытки открыть новые рынки для нашихъ произведеній и облегчить ихъ сбытъ, когда устраиваются срочные рейсы быстроходныхъ пароходовъ въ Англію, когда организуется экспортъ мяса, молочныхъ продуктовъ и яицъ, дѣлающій такіе успѣхи, что Москва начинаетъ опасаться значительнаго поднятія цѣнъ на эти продукты,—въ это время Княгининскій уѣздъ и сосѣдніе съ нимъ являются совершенно обособленными и лишенными тѣхъ выгодъ, которыми пользуются другіе районы, поставляющіе свои сельскохозяйственные продукты на московскій рынокъ. Въ Княгининскомъ уѣздѣ и сосѣднихъ съ нимъ ближайшею желѣзнодорожною станціей нерѣдко считается станція, отстоящая болѣе, чѣмъ на сто верстъ. При существующихъ разстояніяхъ почти невозможно, напримѣръ, организовать лѣтомъ

срочную доставку хорошаго сливочнаго масла изъ сепараторныхъ сливокъ, которое имѣетъ въ Москвѣ цѣну до 20 рублей за пудъ, а въ Нижнемъ до 15—16 рублей, при чемъ провозъ отъ Нижняго до Москвы обходится не дороже 25 копеекъ на пудъ.

Недостатокъ удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія въ Княгининскомъ уѣздѣ имѣетъ значеніе не только для земледѣлія, но и для кустарнаго промысла. Крупный торговый центръ уѣзда—село Б. Мурашкино, занимаясь въ широкихъ размѣрахъ кустарнымъ промысломъ—выдѣлкою овчинъ и мерлушекъ, отдаетъ свои земли въ аренду и даетъ немалый подсобный заработокъ окрестному крестьянскому населенію, какъ отдачей въ аренду земель (до 3.000 десятинъ), такъ въ особенности своимъ производствомъ, которое, имѣя постоянное стремленіе къ развитію, требуетъ не мало рабочихъ рукъ мужскихъ, женскихъ и подростковъ, а равно и крупнаго извознаго промысла.

Поэтому въ интересахъ мѣстнаго населенія весьма желательно осуществленіе проекта Кыштымской желѣзной дороги или дороги, соединяющей Москву съ Казанью и раздѣляющей уѣздъ почти на двѣ равныя части (сѣверную и горную, согласно произведенному въ 1897 году инженеромъ Гейнцомъ изысканію для Московско—Казанскаго желѣзнодорожнаго общества) съ вѣтвью на село Б. Мурашкино (Нижегородская, 353, 355, 376, 378).

Въ свою очередь, ходатайствуютъ о проведеніи дороги Москва—Кыштымъ Комитеты *Уфимской* губерніи: Губернскій и Бирскій. «Омываемый съ востока, юга и запада судоходными рѣками Уфой, Бѣлой и Камой,—Бирскій уѣздъ, къ сожалѣнію, не имѣетъ на сѣверѣ и въ центрѣ ни судоходныхъ рѣкъ, ни удобныхъ грунтовыхъ путей сообщенія, ни желѣзныхъ дорогъ. Вывозъ хлѣба изъ тѣхъ частей Бирскаго уѣзда, которыя лежатъ при водныхъ путяхъ, совершается исключительно съ помощью послѣднихъ. Но водные пути открыты для плаванія карановъ лишь съ 15 апрѣля по 15 октября, при чемъ, въ виду лѣтняго мелководья, и этотъ срокъ долженъ быть сокращенъ на половину. Особенно сильно отзывается отсутствіе путей сообщенія на хлѣбной, бакалейной, колоніальной и всякой другой торговлѣ и, конечно, въ годины недородовъ—на доставкѣ хлѣба въ пострадавшія мѣстности. Все это мѣшаетъ Бирскому району проявить большую дѣятельность въ сельскохозяйственномъ и промышленномъ отношеніяхъ.

Большое значеніе въ дѣлѣ удешевленія вывоза хлѣба изъ уѣзда имѣли бы углубленіе рѣкъ Уфы и Бѣлой и приспособленіе ихъ къ болѣе удобному и продолжительному плаванію хлѣбныхъ карановъ, что тотчасъ же отозвалось бы пониженіемъ фрахта, а слѣдовательно, повышеніемъ цѣнъ на хлѣбъ.

Еще большее вліяніе могло бы оказать на поднятіе цѣнъ на сельскохозяйственныя произведенія Бирскаго уѣзда проведеніе желѣзной дороги Москва—Кыштымъ. Дорога эта, предполагаемое направленіе которой идетъ какъ разъ почти черезъ центръ уѣзда, ближе къ сѣверу, подняла бы хлѣбныя цѣны и въ то же время понизила бы цѣны на привозимые товары, необходимые въ крестьянскомъ быту, и, кромѣ того, распредѣлила бы болѣе равномѣрно барыши между всѣми производителями хлѣба» (Уфимская, 100, 101).

«Скорѣйшее проведеніе черезъ Мензелинскій уѣздъ желѣзнодорожной линіи Москва — Кыштымъ признается необходимымъ, такъ какъ населеніе уѣзда, имѣющее единственнымъ продуктомъ своего труда хлѣбъ, обезцѣненный на мѣстномъ рынкѣ, безъ такого пути не достигнетъ экономическаго преуспѣянія» (Уфимская, 19, 211).

Линіи: Чистополь—Бугульма — Бугуруслань и Казань—Чистополь — Сергіевскъ.
(Карта, № 49, 50, 51 и 52).

Чистопольскій уѣздъ при своемъ протяженіи на 120 верстъ въ ту и другую сторону, производящій ежегодно милліоны пудовъ хлѣба, имѣющій въ своемъ центрѣ (г. Чистополѣ) значительный торговый классъ людей, только въ теченіе 5 мѣсяцевъ, пока существуетъ навигація, сообщается съ внѣшнимъ міромъ, оживляется торговыми оборотами и вывозитъ свои продукты; въ остальное же время года торговля въ уѣздѣ замираетъ, а населеніе, за отсутствіемъ промысловъ, не знаетъ, къ чему приложить свой трудъ.

Между тѣмъ, Чистополь имѣетъ весьма важное значеніе, какъ торговый пунктъ не только для Прикамскаго, но и для Волжскаго района. Въ виду того, что экономическое благосостояніе Чистопольскаго уѣзда въ значительной степени могло бы быть поднято соединеніемъ его желѣзнодорожными линіями съ торговыми центрами государства, признается весьма желательнымъ проведеніе черезъ г. Чистополь двухъ желѣзнодорожныхъ линій: Казань—Чистополь—Сергіевскъ и Чистополь—Бугульма—Бугуруслань, такъ, чтобы г. Чистополь былъ въ узлѣ пересѣченія ихъ.

Первое изъ указанныхъ желѣзнодорожныхъ направленій было бы существенно важно для земледѣльческаго класса уѣзда, въ смыслѣ увеличенія цѣнности земли, удобнаго сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства и доставки продуктовъ, необходимыхъ въ сельскомъ хозяйствѣ; направленіе же Чистополь—Бугульма—Бугуруслань могло бы имѣть большое значеніе для г. Чистополя въ смыслѣ оживленія его торговой дѣятельности, путемъ привлеченія грузовъ изъ сосѣднихъ уѣздовъ Самарской губерніи и дальнѣйшаго ихъ передвиженія болѣе дешевымъ воднымъ путемъ къ С.-Петербургскому порту (Казанская, 167, 202, 203).

Проведеніе линіи Чистополь—Сергіевскъ, съ переустройствомъ узкоколейной Кротовка—Сергіевской вѣтви въ ширококолейный путь,

признается необходимымъ также въ интересахъ населенія Самарской губерніи, гдѣ хлѣбныя залежи всегда громадны и погрузка хлѣбовъ замедляется на мѣсяцъ, полтора и болѣе (Самарская, 218).

Калужская губ. Соединеніе ст. Средней (Сызрано-Вяземск. ж. д.) со ст. Лопасня (М.-Курской ж. д.). (Карта, № 33).

Тарусскій уѣздъ въ отношеніи желѣзнодорожныхъ путей поставленъ въ наихудшія условія. Только южная его часть на небольшомъ разстояніи обслуживается Сызрано-Вяземскою желѣзною дорогою; но и здѣсь мѣстныя произведенія прежде, чѣмъ попасть на Московскій рынокъ, куда они обычно стремятся, должны сдѣлать относительно громадный и лишній пробѣгъ на Калугу или Тулу. Въ остальныхъ же частяхъ уѣздъ совершенно лишенъ удобствъ рельсоваго пути. Между тѣмъ районъ этотъ не можетъ жаловаться на отсутствіе природныхъ богатствъ, состоящихъ въ большихъ пространствахъ прекрасныхъ заливныхъ луговъ на рѣкахъ Окѣ, Протвѣ и Таруссѣ, могущихъ прокормить цѣлыя стада молочнаго, мясного и рабочаго скота. Въ районѣ имѣется также много лѣсовъ, снабжающихъ и нынѣ на многія сотни тысячъ рублей дровами Москву и другіе крупные центры, какъ то: Тулу, Калугу, Серпуховъ и проч.; затѣмъ существуютъ громадныя залежи такъ называемаго «тарусскаго мрамора», идущаго и нынѣ, несмотря на неудобства сообщенія, въ значительныхъ массахъ въ Москву и другія мѣстности въ видѣ лѣстничныхъ ступеней, подоконниковъ, памятниковъ и другихъ издѣлій, которыми занимается въ каменоломняхъ по рѣкѣ Окѣ значительное число рабочихъ рукъ. Кромѣ того, въ уѣздѣ имѣются залежи цвѣтного мрамора по рѣкѣ Протвѣ, около села Оболенскаго; залежи гипса при рѣкѣ Таруссѣ, около села Похвиснева; огнеупорная и всякаго рода подѣлочная глина въ разныхъ мѣстностяхъ уѣзда и проч. При облегченіи сообщенія съ Москвою здѣсь возможно широкое развитіе такихъ сельскохозяйственныхъ отраслей, какъ молочное хозяйство, маслодѣліе, коневодство и, главнымъ образомъ, садоводство и огородничество. Въ этомъ районѣ имѣются уже и въ настоящее время такіе крупные пункты разведенія фруктовъ, какъ Тарусса, деревня Жаличня, село Гостешево, село Островъ, село Троицкое и проч. и ихъ окрестности, съ каждымъ годомъ увеличивающіе размѣры посадокъ фруктовыхъ деревьевъ и ягодныхъ кустарниковъ. Наконецъ, мѣстная обрабатывающая промышленность, имѣя во главѣ такія крупныя производства, какъ Мышегскій чугунно-литейный заводъ, Петровскій заводъ стекло-промышленнаго общества, Троицко-Дашковскую фабрику картонобумажнаго производства, вальцовую крупчатную мельницу Бобровыхъ и другіе болѣе мелкіе фабрики и заводы, несомнѣнно, могла бы вполнѣ обезпечить грузовое движеніе желѣзнодорожному пути, если бы таковой прорѣзалъ уѣздъ въ направленіи съ юга, со станціи Средняя Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, на сѣверъ—къ станціи

Лопасня Московско-Курской желѣзной дороги, черезъ село Троицкое Тарусскаго уѣзда. Пассажирское движеніе здѣсь также могло бы быть очень значительнымъ, если принять во вниманіе, что уѣздъ ежегодно отпускаетъ въ отхожій промыселъ не менѣе 15 тысячъ человѣкъ.

Устройство упомянутой желѣзнодорожной вѣтви между станціями Средняя и Лопасня благотворно отразилось бы на мѣстной сельскохозяйственной промышленности, усилило бы ея продуктивность и вызвало бы къ жизни новыя отрасли, такъ какъ нельзя отрицать, что Тарусскій уѣздъ по почвеннымъ и климатическимъ условіямъ представляетъ всѣ данныя для развитія этой промышленности (Калужская, 296, 297).

Ковенская губ. **Соединеніе ст. Шестаково (С.-П.-В. ж. д.) со ст. Муравьево (Л.-Р. ж. д.).** (Карта, № 23).

Въ настоящее время вся западная часть Шавельскаго и весь Россіенскій уѣздъ, отстоящіе болѣе чѣмъ въ 50—100 верстахъ отъ желѣзной дороги, находятся въ полной зависимости отъ мѣстныхъ скупщиковъ евреевъ, которые, пользуясь удаленностью отъ желѣзныхъ дорогъ, произвольно устанавливаютъ цѣны на продукты. При этомъ скупщики при расчетахъ съ сельскими хозяевами чрезмѣрно преувеличиваютъ расходы по предстоящей перевозкѣ продуктовъ (напр., за доставку въ Либаву считаютъ по 20—30 коп. за каждый пудъ) и въ зависимости отъ этого уменьшаютъ и безъ того низкую, назначаемую ими за продукты, цѣну. Точно также и при покупкѣ необходимыхъ въ хозяйствѣ предметовъ мѣстное населеніе несетъ крупныя потери вслѣдствіе своей оторванности отъ желѣзнодорожной сѣти.

Рельсовое соединеніе станціи Шестаково (С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги) со станціей Муравьево (Либаво-Роменской жел. дороги), въ обходъ прусскихъ путей сообщенія и портовъ, пролегая черезъ Россіенскій уѣздъ, значительно способствовало бы развитію и торговому оживленію не только названнаго уѣзда, но и всей губерніи, а равно и обширнаго сосѣдняго района (Ковенская, 142, 177).

Линіи: Поневѣжъ—Виндава и Ковно—Поневѣжъ—Рига. (Карта, № 24, 25, 26 и 27).

Плохое состояніе дорогъ въ Поневѣжскомъ уѣздѣ является однимъ изъ существенныхъ тормозовъ въ развитіи мѣстной культуры. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ Поневѣжъ—Виндава и Ковно—Поневѣжъ—Рига, несомнѣнно, оживило бы мѣстную сельскохозяйственную промышленность. Большое значеніе въ тѣхъ же видахъ имѣло бы увеличеніе числа станцій на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, проходящихъ черезъ территорію Поневѣжскаго уѣзда (Ковенская, 117).

Дороги: черезъ Тельшевскій уѣздъ (Муравьево—Кретингенъ) и черезъ г. Вилькоміръ. (Карта, № 22, 25, 27 и 28).

Для улучшенія условій перевозки произведеній сельскаго хозяйства и животноводства въ Тельшевскомъ уѣздѣ признается необходимою постройка желѣзной дороги, которая прорѣзала бы названный уѣздъ. Какъ на болѣе желательное направленіе желѣзно-

дорожнаго пути, могущаго въ то же время содѣйствовать упорядоченію внутренней и экспортной торговли въ Ковенской губерніи, указывается на линію Муравьево—Кретингенъ (Ковенская, 8, 155). Въ Вилькомірскомъ уѣздѣ въ этихъ же видахъ представляется желательнымъ проведеніе желѣзной дороги черезъ г. Вилькоміръ (Ковенская, 40).

Курляндская губ. **Линія Вильна—Поневѣжъ — Баускъ — Рига съ вѣтвью Вилькоміръ—Ковно.** (Карта, № 25, 26, 27 и 28).

Весьма дѣйствительнымъ облегченіемъ дворохозяевъ Баускаго уѣзда Курляндской губерніи при отбываніи ими дорожной повинности послужило бы проведеніе уже трассированной желѣзной дороги изъ Вильны на Поневѣжъ, Баускъ и Ригу и шоссировка подъѣздныхъ путей къ новымъ станціямъ этой дороги. При этомъ хлѣбные и другіе грузы, которые теперь массами идутъ по грунтовымъ дорогамъ, отвлекались бы отъ сихъ послѣднихъ на желѣзную дорогу, и дворохозяевамъ было бы несравненно легче содержать въ исправности свои участки. Въ виду приведенныхъ соображеній постройка названной дороги въ интересахъ населенія *Курляндской* губерніи представляется весьма желательною (Курляндская, 28, 29).

По поводу желательности постройки линіи Вильна—Поневѣжъ—Баускъ—Рига были высказаны сужденія также въ Ковенскомъ Губернскомъ Комитетѣ, при чемъ въ интересахъ населенія *Ковенской* губерніи, кромѣ того, признано необходимымъ проведеніе желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Вилькоміръ этой линіи до г. Ковно (Ковенская, 8).

Костромская губ. **Соединеніе Нижняго-Новгорода съ Сѣверною жел. дор.** (Карта, № 16).

Въ настоящее время доставка грузовъ гужемъ изъ Нижняго-Новгорода до Варнавина обходится съ пуда 25—40 копеекъ. Пользоваться же дешевымъ воднымъ путемъ въ періодъ наиболѣе оживленнаго обмѣна товаровъ на Нижегородской ярмаркѣ не представляется возможнымъ въ виду мелководья и неблагопріятныхъ судоходныхъ условій рѣки Ветлуги. Поэтому проведеніе желѣзнодорожной вѣтви, соединяющей утвержденную къ постройкѣ Сѣверную желѣзную дорогу съ Нижнимъ-Новгородомъ, значительно оживило бы край, облегчило обмѣнъ товаровъ и открыло бы новые рынки сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства (Костромская, 210, 215).

Соединеніе Костромы съ Сѣверною желѣз. дорогою. (Карта, № 9).

Съ проведеніемъ Сѣверной дороги черезъ г. Галичъ, Костромской уѣздъ останется внѣ желѣзнодорожной связи съ этою дорогою и можетъ окончательно лишиться возможности сбыта своихъ сельскохозяйственныхъ произведеній; особенно при этомъ потеряетъ г. Кострома, откуда главный лѣсной рынокъ долженъ будетъ перейти въ другое мѣсто. Въ виду этого представляется необходимымъ соединеніе города Костромы желѣзнодорожною вѣтвью съ одною изъ станцій Сѣверной желѣзной дороги—съ городомъ Буемъ или Галичемъ (Костромская, 418).

Линіи: Шуя—Ермолино—Лухъ—Юрьевецъ и Лухъ—Пучежъ.
(Карта, № 10 и 11).

Для улучшенія условій перевозки произведеній сельскаго хозяйства, лѣсоводства и животноводства желательно проведеніе желѣзнодорожныхъ линій Шуя—Ермолино—Лухъ—Юрьевецъ и Лухъ—Пучежъ (Костромская, 518).

Курская губ.
Вѣтвь отъ станціи Прохоровки къ г. Корочѣ.
(Карта, № 74).

Необходимость проведенія желѣзнодорожной линіи черезъ гор. Корочу давно назрѣла; нѣсколько разъ уже земство и городъ возбуждали ходатайства о проведеніи желѣзной дороги до г. Корочи, при чемъ въ 1897 году Корочанскимъ уѣзднымъ земствомъ было израсходовано на изысканіе пути отъ г. Корочи до ст. Прохоровки 1.500 рублей и городомъ 500 рублей. Въ настоящее время мѣстные Комитеты, обсуждая вопросы о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, высказали, что нельзя не поставить эту насущную нужду на первую очередь, такъ какъ, при проведеніи подъѣзднаго пути отъ Прохоровки до Корочи, наиболѣе населенная центральная часть уѣзда приблизится къ рынку сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ болѣе чѣмъ на 40 верстъ (Курская, 173).

Соединеніе станціи Мармыжи (М.-К.-В. ж. д.) со ст. Марьино (К.-Х.-С. ж. дор.).
(Карта, № 75).

Для улучшенія условій сельскаго хозяйства въ Тимскомъ уѣздѣ признается необходимымъ соединеніе Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги съ Курско-Харьково-Севастопольскою линіей вѣтвью, проходящею черезъ Тимскій уѣздъ по направленію отъ узловой станціи Мармыжи (М.-К.-В. ж. д.) до станціи Марьино (Клейнмихелево тожъ, К.-Х.-С. ж. д.). Вѣтвь эта, пройдя по срединѣ уѣзда чрезъ слободу Мантурову и г. Тимъ, облегчитъ сбытъ продуктовъ земледѣлія и скотоводства и подниметъ экономическое благосостояніе всего населенія. Приближая къ Ржанскому свеклосахарному заводу остальныя части уѣзда, она дастъ возможность земледѣльцамъ повсюду въ уѣздѣ, въ мѣстахъ, прилегающихъ къ желѣзнодорожному пути, заняться воздѣлываніемъ свекловицы,—болѣе выгоднымъ, чѣмъ культура зерновыхъ хлѣбовъ; крестьянамъ же эта вѣтвь облегчитъ возможность полученія хорошаго заработка. Та же вѣтвь можетъ вызвать открытіе и другихъ сельскохозяйственныхъ заводовъ, напримѣръ: винокуренныхъ, крахмальныхъ и мѣловыхъ; необходимые продукты для первыхъ и вторыхъ—картофель и рожь въ Тимскомъ уѣздѣ произрастаютъ хорошо, а для потребностей третьихъ имѣется на возвышенныхъ склонахъ мѣлъ, равный по своему качеству Бѣлгородскому мѣлу, который пользуется большимъ спросомъ на рынкѣ.

Слобода Мантурово служитъ мѣстомъ сосредоточенія скупки скота и въ особенности свиней, которыхъ вывозится оттуда ежегодно отъ 5.000 до 10.000 штукъ, доставка же по грунтовой дорогѣ на ближайшую (на разстояніи 27 верстъ) желѣзнодорожную станцію Солнцево, Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги, сопряжена съ большими неудобствами и частыми убытками для отправителей, происходящими отъ заболѣваній и падежа скота въ дорогѣ и дороговизны доставки (Курская, 770, 771).

Лифляндская губ.
Линія Маріенбургъ—Верро—Юрьевъ.
(Карта, № 5).

Въ Верроскомъ уѣздѣ замѣчается недостатокъ въ желѣзнодорожныхъ путяхъ сообщенія. Особенно необходимою представляется желѣзная дорога отъ Маріенбурга, Валкскаго уѣзда, до г. Верро и отъ г. Верро до г. Юрьева (Лифляндская, 167).

Минская губ.
Вѣтвь отъ ст. Новоельня (Полѣсск. ж. д.) на г. Новогрудокъ.

Въ виду соображеній, что приближеніе деревни къ проходящимъ вблизи желѣзнымъ дорогамъ избавитъ ее отъ непомѣрно высокихъ накладныхъ расходовъ по доставкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ до рынковъ сбыта, высказывается пожеланіе о сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Новоельня, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, до города Новогрудка. Постройка этой вѣтви, вмѣстѣ съ улучшеніемъ условій судоходства по Нѣману отъ желѣзнодорожной станціи Столбцы, при сравнительно небольшихъ затратахъ, могла бы чрезвычайно оживить не только весь Новогрудскій уѣздъ, но также и окружающія его мѣстности Виленской и Гродненской губерній (Минская, 291),

Московская губ.
Окружная дорога, охватывающая всѣ уѣзды Московской губерніи.

Чрезполосица и малая плодородность земли въ Рузскомъ уѣздѣ Московской губерніи дѣлаютъ невозможнымъ существованіе крестьянъ безъ побочныхъ заработковъ, а отсутствіе какихъ-либо подсобныхъ промысловъ на мѣстѣ вынуждаетъ почти все мужское населеніе пріискивать ихъ на сторонѣ. Вслѣдствіе этого почти всѣ сельскохозяйственныя работы въ уѣздѣ производятся женщинами, мужчины же работники въ большинствѣ случаевъ могутъ приходить домой только на Рождество, да на Пасху. Подобныя же условія имѣютъ мѣсто и въ другихъ подмосковныхъ районахъ. Между тѣмъ, такое ненормальное положеніе могло бы быть устранено размѣщеніемъ фабрикъ и заводовъ, тѣснящихся теперь въ большихъ центрахъ, по небольшимъ городамъ и по селамъ, ближе къ рабочему населенію, которое при такихъ условіяхъ могло бы не забрасывать своего крестьянскаго хозяйства. Для возможности удобнаго полученія сырья для такихъ мѣстныхъ фабрикъ, а равно и для облегченія сбыта ихъ произведеній, необходима постройка окружной желѣзной дороги, которая обслуживала бы всѣ уѣзды Московской губерніи.

При устройствѣ такой дороги и при развитіи со временемъ сѣти подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, фабрики, размѣщенныя даже въ селахъ, пользовались бы въ отношеніи полученія матеріаловъ для своего производства и сбыта фабрикатовъ тѣми же удобствами, какими онѣ пользуются и въ настоящее время; телеграфъ и телефонъ дали бы возможность этимъ фабрикамъ поддерживать связь съ фабричными конторами и складами, помѣщающимися въ сосѣднихъ крупныхъ городахъ. Такое размѣщеніе фабрикъ, не вызывая никакого ущерба для ихъ владѣльцевъ, въ то же время оказало бы громадную услугу мѣстному населенію, ко-

торое получило бы, благодаря этому, постоянный заработокъ у себя дома въ деревнѣ и кромѣ того сохранило бы свои силы какъ физическія, такъ и нравственныя (Московская, 596—598).

Нижегородская губ.

Подъѣздной путь отъ с. Павлова къ ст. Гороховецъ (М.-Нижег. ж. д.) и соединеніе с. с. Павлова, Богородскаго и Ворсмы съ Ромодановскою вѣтвью.

(Карта, № 13 и 14).

Существующая между селомъ Павловымъ и станціей Гороховецъ Московско-Нижегородской желѣзной дороги грунтовая дорога на протяженіи 30 верстъ представляетъ для грузовъ весной и осенью непроѣздный путь, а зимою заносы и ухабы дѣлаютъ дорогу неудобною для гужевой перевозки. Въ будущемъ проведеніе дороги Москва—Кыштымъ оставитъ въ 100 верстахъ отъ прямого тракта въ Москву какъ с. Павлово, такъ и многолюдный уголъ Муромскаго уѣзда и горную промышленную часть Горбатовскаго уѣзда. Такое неудобное положеніе относительно путей сообщенія въ будущемъ, когда станетъ ощущаться недостатокъ древеснаго топлива и угля, создастъ Павлову и его району очень тяжелыя условія въ борьбѣ съ существующими и вновь могущими возникнуть промышленными центрами, поставленными въ болѣе благопріятныя условія относительно полученія нефти, каменнаго угля и сырыхъ матеріаловъ и сношеній съ Москвой, какъ главнымъ рынкомъ средней Россіи. Между тѣмъ обороты Павлова и его района по производству товаровъ весьма значительны; такъ, производство замковъ въ Павловѣ и его окрестностяхъ достигаетъ суммы 2.000.000 р., выдѣлка складныхъ перочинныхъ ножей въ с. Ворсмѣ и окрестностяхъ также достигаетъ 2.000.000 р., выдѣлка крупныхъ ножей въ с.с. Вачѣ и Новоселкахъ — превышаетъ 2.000.000 р., а общая производительность района—9.600.000 руб.

Въ виду этого признается весьма желательнымъ построить подъѣздной путь отъ Павлова до станціи Гороховецъ (Московско-Нижегородской желѣзной дороги) и соединить одну изъ ближайшихъ къ Горбатовскому уѣзду станцій Ромодановской вѣтви съ Павловомъ, Богородскимъ и Ворсмою (Нижегородская, 284, 327, 337).

Линія Нижній—Новгородъ—Вятка.

(Карта, № 16).

Ветлужскій край находится вдали отъ желѣзнодорожной сѣти и пользуется выгодными путями только во время весенняго половодья; за отсутствіемъ хорошихъ путей сообщенія, мѣстные сельскохозяйственные кустарные и лѣсные промыслы не могутъ получить должнаго развитія. Въ виду этого, съ точки зрѣнія интересовъ Макарьевскаго уѣзда, представляется крайне желательнымъ проведеніе желѣзной дороги изъ Нижняго-Новгорода на Вятку, а равно урегулированіе судоходства по р. Ветлугѣ (Нижегородская, 416).

Новгородская губ.

Линія г. Красный Холмъ—Устюжна до соединенія съ Сѣверною желѣзною дорогою.

(Карта, № 6).

Скорѣйшее проведеніе желѣзной дороги отъ г. Краснаго Холма на Устюжну до соединенія со строящейся Сѣверною желѣзною дорогою признается весьма желательнымъ, такъ какъ эта дорога должна сильно поднять экономическое благосостояніе населенія Устюженскаго уѣзда (Новгородская, 451).

Оренбургская губ.

Варіанты линіи Царицынъ—Челябинскъ: Оренбургъ—Орскъ—Магнитная гора—Челябинскъ или Оренбургъ — Мелеузъ — Бѣлорѣцкій заводъ—Міассъ.

(Карта, № 53 и 54).

Существующія желѣзныя дороги и строящаяся Оренбурго-Ташкентская дорога прорѣзываютъ Оренбургскую губернію на крайнемъ сѣверѣ и крайнемъ югѣ, въ пунктахъ, отдаленныхъ другъ отъ друга на разстояніи сотенъ верстъ. Вся центральная, по пространству наиболѣе обширная, часть губерніи остается совершенно разобщенной со всѣми рынками сбыта. Обстоятельство это, заставляя всѣ промышленныя предпріятія группироваться въ городахъ, вблизи желѣзныхъ дорогъ, отражается особенно неблагопріятно на развитіи производствъ, имѣющихъ чисто сельскохозяйственное значеніе, вслѣдствіе чего эти производства получаютъ въ *Оренбургской* губерніи самое ограниченное распространеніе. Поэтому проведеніе новой желѣзнодорожной магистрали, которая пересѣкала бы губернію вдоль, по направленію съ сѣвера на югъ, какъ была проектирована линія Царицынъ—Челябинскъ, явилось бы самымъ существеннымъ содѣйствіемъ развитію означенныхъ производствъ. Только съ постройкою такой желѣзной дороги, пріобщающей всю губернію къ общей торгово-промышленной жизни страны, будутъ открыты новые пути для развитія всѣхъ отраслей сельскаго хозяйства, въ томъ числѣ и техническихъ его производствъ (Оренбургская, 89, 90).

Помимо общаго благотворнаго вліянія на оживленіе сельскохозяйственной и всей вообще промышленной дѣятельности въ краѣ, постройка желѣзнодорожной линіи въ направленіи черезъ Оренбургъ, Орскъ и Магнитную Гору имѣла бы безспорно важное военное значеніе, облегчая и ускоряя мобилизацію Оренбургскаго казачьяго войска (Оренбургская, 70).

Однако, такое направленіе линіи Челябинскъ-Царицынъ встрѣтило серьезное возраженіе среди Комитетовъ *Уфимской* губерніи. Именно было указано, что дорога Челябинскъ—Магнитная Гора—Каноникольскій заводъ—Преображенскій заводъ—Оренбургъ—Царицынъ пройдетъ, на участкѣ Челябинскъ—Оренбургъ, черезъ два недѣйствующихъ завода (Преображенскій и Каноникольскій), возобновленія дѣятельности которыхъ и въ будущемъ не предвидится, въ виду отсутствія возлѣ нихъ минеральныхъ богатствъ. Кромѣ того, такая дорога пройдетъ по башкирскимъ малонаселеннымъ и безлѣснымъ землямъ, за исключеніемъ дачъ Преображенской и Каноникольской, въ которыхъ имѣются лѣса. Затѣмъ при постройкѣ этой дороги пришлось бы преодолѣвать большія техническія препятствія (перевалъ Ирындыкскихъ горъ). Между тѣмъ изъ рудныхъ мѣсторожденій въ этомъ направленіи дорога захватываетъ только одно серьезное — это Магнитную Гору, оставляя въ сторонѣ три такихъ крупнѣйшихъ мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ, какъ Комаровское (съ шестимилліарднымъ запасомъ желѣзной руды), Нугушское и Шамовское. При постройкѣ

дороги по направленію черезъ Магнитную Гору останутся въ сторонѣ отъ желѣзнодорожнаго сообщенія также слѣдующіе заводы и рудники: металлургическіе заводы Тирлянъ, Бѣлорѣцкій, Узянскій, Шамовскій, Кагинскій, Верхне- и Нижне-Авзяно-Петровскіе, Инзерскій, Лапыштинскій, Верхоторскій и Воскресенскій, винокуренные заводы Шотта и Тимашева и рудники Ключевскіе и Каргалинскіе. Для всѣхъ этихъ предпріятій проведеніе дороги представляетъ вопросъ жизни и смерти, такъ какъ существующій сейчасъ единственный выходъ для металловъ—сплавъ ихъ по Бѣлой—возможенъ только разъ въ году при весеннемъ половодьѣ, въ теченіе нѣсколькихъ дней, и то не каждый годъ, такъ какъ бывали случаи, что сотни баржъ оставались по Бѣлой несплавленными вслѣдствіе мелководья. Да и при достаточномъ количествѣ воды стоимость сплава такъ велика (до 22 коп. на пудъ металла), что заводы, несмотря на громадные запасы дешеваго топлива, руды и на высокое качество вырабатываемыхъ металловъ, не въ состояніи конкурировать съ заводами, поставленными въ гораздо худшія условія и вырабатывающими болѣе плохой продуктъ, но имѣющими возможность отправлять его по желѣзной дорогѣ. До чего существующее положеніе представляется ненормальнымъ, видно изъ того, что нѣкоторые заводы, имѣя прекрасную руду отъ 2 до 5 коп. за пудъ на заводѣ и коробъ угля отъ 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 50 коп., еле влачатъ свое существованіе: до такой степени неблагопріятно сказываются несвоевременность сбыта заводскихъ продуктовъ и дороговизна рѣчного сплава ихъ. Нѣкоторые заводы вполнѣ солидные, обезпеченные рудой и лѣсомъ, даютъ громадные убытки, сокращаютъ производительность и даже прекращаютъ совсѣмъ работы. Такъ какъ заводы эти находятся въ полосѣ, гдѣ хлѣбопашество почти совсѣмъ не развито, да и населеніе не привыкло къ земледѣльческому промыслу, то съ остановкой заводовъ тысячи рабочихъ остаются безъ работы.

Чтобы поднять промышленность Южнаго Урала, избавить густонаселенныя мѣстности отъ бѣдственныхъ послѣдствій случающихся неурожаевъ, соединить безлѣсные Оренбургскій и Ташкентскій края съ большими лѣсными запасами Южнаго Урала и тѣмъ облегчить сбытъ казенныхъ, частныхъ и башкирскихъ лѣсовъ *) и даже удешевить эксплоатацію Ташкентской и Закаспійской дорогъ, представляется весьма желательнымъ проведеніе желѣзной дороги *не* на Челябинскъ—Магнитную Гору—Орскъ, а въ направленіи болѣе западномъ—черезъ всѣ поименованные выше

*) По статистическимъ даннымъ Уфимскаго земства, лѣсная площадь Уфимскаго уѣзда равна 1.040.170 дес. и Стерлитамакскаго уѣзда—888.926 десятинамъ.

заводы и рудныя мѣсторожденія. Такимъ болѣе цѣлесообразнымъ направленіемъ могло бы быть слѣдующее: станція Міассъ или другая какая-либо станція, лежащая по ту сторону Урала (чтобы эта дорога могла отвлекать часть грузовъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги и тѣмъ облегчать работу этой дороги въ томъ мѣстѣ, гдѣ больше всего бываетъ задержекъ грузовъ), затѣмъ—Мулдашево, Азнаева, Карабинская, заводъ Тирлянъ, заводъ Бѣлорѣцкій, Азнагуново, заводъ Узянскій, вѣтка Комаровскіе рудники и заводъ Шамова, заводъ Кагинскій, заводъ Верхне-Авзяно-Петровскій, вѣтка зав. Нижне-Авзяно-Петровскій, Бикташева, Урюкъ, зав. Верхоторскій, зав. Воскресенскій, Мелеузъ, зав. Шотта, Аксарово, Дѣдово, Каргалинскіе рудники, Оренбургъ и, наконецъ, соединеніе съ линіей къ западу отъ Сакмарскаго моста или по какому-либо другому варіанту, которымъ возможно было бы обезпечить всѣмъ вышепоименованнымъ заводамъ и руднымъ мѣсторожденіямъ Южнаго Урала соединеніе съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

При такомъ направленіи желѣзная дорога, кромѣ транзита для хлѣба къ сѣвернымъ дорогамъ, будетъ имѣть достаточно мѣстныхъ грузовъ, которыхъ однихъ хватитъ для того, чтобы сдѣлать эту дорогу выгодною для казны. Это видно изъ того, что металлургическіе заводы, которые будутъ обслуживаться этой дорогой, производятъ въ годъ продуктовъ:

Заводы.	Чугунъ.	Желѣзо.	Сталь.	Мѣдь.
Тирлянъ	698.176 пуд.	236.922 п.	209.383 п.	—
Бѣлорѣцкій	1.301.184 »	434.398 »	533.240 »	—
Узянскій	494.584 »	—	—	—
Кагинскій	574.334 »	—	—	—
Шамовскій	681.180 »	—	—	—
В.-Авзяно-Петровскій	921.704 »	—	—	—
Н.-Авзяно-Петровскій				
Верхоторскій . . .	—	—	—	30.000 п.
Воскресенскій . . .	—	—	—	295.625 »

На эту же линію будутъ возить чугунъ съ Инзерскаго завода, съ производительностью 787.235 пуд., и съ Лапыштинскаго, съ производительностью 545.143 пуд. чугуна. Въ настоящее время одинъ рѣчной сплавъ перечисленныхъ металловъ обходится заводамъ свыше 1.500.000 рублей.

Затѣмъ нужно принять въ расчетъ, что Комаровское мѣсторожденіе, Нугушскій рудникъ и рудникъ Шамова разрабатываются теперь сравнительно мало, съ проведеніемъ же желѣзной дороги они

несомнѣнно разовьютъ добычу до громадныхъ размѣровъ, что дастъ возможность возникнуть новымъ заводамъ и позволитъ увеличить производительность существующихъ.

Наконецъ, Каргалинскіе рудники, отправляющіе теперь на лошадяхъ за 150 верстъ 700.000—800.000 пуд. высокопробной мѣдной руды, съ проведеніемъ линіи будутъ съ выгодой отправлять и низкопробную руду, которая въ теченіе 150 лѣтъ со времени открытія рудниковъ не эксплоатировалась за отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія.

Кромѣ горнозаводскихъ грузовъ, по этой линіи пойдетъ также много лѣсныхъ грузовъ. Разница въ стоимости лѣса на Бѣлой и въ Оренбургѣ настолько велика, что сейчасъ есть расчетъ гужомъ возить лѣсъ изъ с. Мелеуза въ Оренбургъ за 170 верстъ. Сплавная сажень дровъ, стоящая въ дачѣ Пашкова 13—15 руб., обходится въ Оренбургѣ отъ 40 до 60 рублей. Поэтому, несомнѣнно, пойдутъ въ Оренбургъ и дрова. Затѣмъ, колесные обода, мочала, лубокъ дѣлаютъ въ настоящее время громадный конецъ водою, прежде чѣмъ попадутъ въ безлѣсныя мѣста: все это пойдетъ непосредственно по желѣзной дорогѣ. Съ проведеніемъ дороги начнется использованіе отдаленныхъ отъ заводовъ лѣсовъ, которые сейчасъ почти не эксплоатируются, а также отправка по дорогѣ древеснаго угля на заводы.

Изъ промышленныхъ предпріятій вблизи этой дороги будутъ также два стеклянныхъ завода: Пашкова и Шотта; въ имѣніяхъ Шотта имѣются торфъ и даже бурые угли. Сверхъ того, по этой линіи можно будетъ отправлять марганцевую руду изъ громадныхъ залежей Тамъянъ-Тангаурской волости.

Такъ какъ по направленію проектируемой линіи находятся большіе центры скупки хлѣба (Мелеузъ и Дѣдово) и крупныя мельницы (какъ, напримѣръ, мельница Оберлендера, которая и теперь размалываетъ по 1.500 пуд. въ день), то проведеніе дороги можетъ содѣйствовать развитію мѣстнаго мукомольнаго дѣла. Дорога эта окажетъ несомнѣнную пользу и въ случаѣ мобилизаціи, такъ какъ по ней можно будетъ направлять войска изъ сѣверныхъ губерній въ Ташкентъ.

Наконецъ, такая линія будетъ удовлетворять и желанію земства соединить Мелеузъ съ Уфой. Къ Стерлитамаку же со временемъ можно будетъ построить вѣтку въ 45 верстъ по кратчайшему направленію.

Такимъ образомъ, изъ всего сказаннаго видно, что въ интересахъ *Уфимской* губерніи необходимо сооруженіе желѣзной дороги въ направленіи не на Челябинскъ—Магнитную Гору—Орскъ, а на 80 — 100 верстъ къ западу отъ этого направленія. Только при такомъ направленіи будутъ спасены металлургическіе и

другіе заводы и предпріятія, не останутся втуне лежащими два милліона десятинъ лѣса и милліардные запасы желѣзныхъ рудъ. Только это направленіе оживитъ край, дастъ возможность возникнуть новымъ предпріятіямъ, дастъ хлѣбъ населенію и доходъ казнѣ (Уфимская, 288, 289, 290, 291).

Орловская губ.
Линія Орелъ—Болховъ.
(Карта, № 31).

Сельское хозяйство Болховскаго уѣзда страдаетъ отъ отсутствія удобныхъ путей сообщенія и крайне нуждается въ скорѣйшемъ проведеніи желѣзнодорожнаго пути, который соединилъ бы уѣздъ съ потребительными и производительными центрами. Необходимость такого пути была сознана мѣстными общественными учрежденіями—Земскимъ Собраніемъ и Городскою Думою,—которыя нѣсколько лѣтъ тому назадъ возбудили ходатайство о проведеніи желѣзной дороги отъ Орла до Болхова, при чемъ Земское Собраніе затратило даже изъ своихъ средствъ до 4.000 рублей на изысканія желѣзнодорожнаго пути (Орловская, 286).

Пензенская губ.
Линія Пенза—Мокшанъ—Нижній Ломовъ—Наровчатъ—Муромъ.
(Карта, № 38, 39 и 40).

Соединеніе желѣзнодорожными линіями мѣстностей, производящихъ хлѣбъ въ избыткѣ, съ районами, вынужденными его покупать, представляется весьма желательнымъ, такъ какъ, несмотря даже на близкое расположеніе тѣхъ и другихъ мѣстностей другъ отъ друга, замѣчается рѣзкая разница въ уровнѣ хлѣбныхъ цѣнъ, если нѣтъ соединяющихъ удобныхъ путей.

Въ этихъ видахъ представляется крайне желательнымъ соединеніе Пензенскаго хлѣбороднаго района съ находящимся къ сѣверу отъ него промышленнымъ райономъ, нуждающимся въ привозномъ хлѣбѣ. Однако, ходатайства Пензенскихъ уѣзднаго и губернскаго земствъ, признававшихъ весьма полезнымъ соединеніе города Пензы съ промышленнымъ райономъ въ сѣверо-западномъ направленіи къ Владимірской губерніи, черезъ Мокшанъ, Нижній Ломовъ и Наровчатъ, до сихъ поръ не имѣли успѣха. Соединеніе Сызрано-Вяземской желѣзной дороги съ промышленнымъ райономъ желательно въ сѣверо-западномъ направленіи къ Мурому; подобное ходатайство возбуждало Тамбовское земство, указывая направленіе соединительной вѣтви черезъ Спасскъ и Темниковъ къ Мурому (Пензенская, 22, 23).

Линія Инза (или Ночка)—Городище—Пенза.
(Карта, № 43).

Городищенскій уѣздъ какъ по характеру мѣстности, такъ и по качеству почвы, пригоденъ главнымъ образомъ для лѣсного хозяйства, и, пока онъ изобиловалъ лѣсами, то какъ крупные землевладѣльцы, такъ и крестьяне болѣе или менѣе благоденствовали. Съ уменьшеніемъ же лѣсной площади и съ переходомъ крупныхъ землевладѣльцевъ отъ лѣсного хозяйства къ земледѣлію, доходы ихъ стали сокращаться съ возрастающей быстротой. Вмѣстѣ съ тѣмъ началось обѣднѣніе крестьянскаго населенія въ зависимости отъ уменьшенія заработковъ въ свободное зимнее время, какъ-то: рубки и

возки лѣса, изготовленія лопатъ, корытъ, кадушекъ, лотковъ, колесъ, саней, ободьевъ, тканья кулей и рогожъ и отъ перевозки всѣхъ этихъ продуктовъ. Въ настоящее время одною изъ главныхъ мѣръ къ улучшенію быта населенія могло бы быть расширеніе заводско-фабричной промышленности въ уѣздѣ, которая, съ одной стороны, дастъ возможность крупнымъ землевладѣльцамъ использовать сравнительно еще большія лѣсныя богатства, главнымъ образомъ дровяной лѣсъ, а съ другой — предоставитъ крестьянскому населенію занятія и заработокъ. Толчкомъ къ расширенію заводско-фабричной промышленности можетъ послужить проведеніе желѣзной дороги по направленію отъ станціи Инза или Ночка Московско-Казанской желѣзной дороги на Городище и Пензу (Пензенская, 69).

Линія Муромъ—Краснослободскъ—Арапово. (Карта, № 38 и 39).

Въ Краснослободскомъ уѣздѣ сказывается неотложная потребность въ подъѣздныхъ путяхъ, такъ какъ проѣздъ по грунтовой дорогѣ къ ближайшей станціи желѣзной дороги—Арапово, отстоящей отъ Краснослободска на 50 верстъ, возможенъ только въ сухое время. Однако, главное движеніе бываетъ осенью, когда перевозка крайне затрудняется, вслѣдствіе чего стоимость провоза до станціи значительно увеличивается и сбытъ продуктовъ тормозится. Поэтому соединеніе г. Краснослободска со станціею Арапово Московско-Казанской желѣзной дороги желѣзною дорогою, безъ сомнѣнія, сильно подняло бы мѣстное сельское хозяйство, такъ какъ появился бы спросъ и повышеніе цѣнъ на сельскохозяйственные продукты. Вмѣстѣ съ тѣмъ явилась бы возможность быстрой и удобной доставки на крупные рынки сбыта (напримѣръ, въ Москву) такихъ грузовъ, какъ молочные продукты.

Еще болѣе желательнымъ признается проведеніе желѣзной дороги отъ города Мурома черезъ Краснослободскъ на станцію Арапово, такъ какъ эта линія повліяла бы благотворно на развитіе и другихъ отраслей хозяйства въ Краснослободскомъ уѣздѣ (Пензенская, 94, 98).

Линіи Башмаково—Чембаръ и Воейково—Бековo. (Карта, № 41 и 42).

Городъ Чембаръ, въ лицѣ своихъ представителей, нѣсколько разъ возбуждалъ ходатайства о проведеніи черезъ г. Чембаръ желѣзной дороги, но до сихъ поръ вопросъ о желѣзной дорогѣ желательнаго разрѣшенія не получалъ. Между тѣмъ проведеніе рельсоваго пути черезъ г. Чембаръ составляетъ предметъ дѣйствительно назрѣвшей потребности для жителей мѣстнаго района, такъ какъ ближайшая къ этому городу желѣзнодорожная станція Башмаково, обслуживающая половину южной и сѣверной частей Чембарскаго уѣзда, а также западную его часть, отстоитъ отъ г. Чембара приблизительно въ 40 верстахъ. Двѣ другія станціи—Тамала и Воейково—находятся въ разстояніи отъ г. Чембара одна въ 45, а дру-

гая въ 50 верстахъ; и такъ какъ шоссейныхъ дорогъ въ Чембарскомъ уѣздѣ вовсе нѣтъ, а грунтовыя находятся въ крайне неудовлетворительномъ состояніи, то отправка и полученіе товаровъ, а также продуктовъ сельскаго хозяйства и животноводства въ весеннее и осеннее время дѣлаются почти невозможными и совершенно прекращаются. Такое положеніе представляется тѣмъ болѣе тяжелымъ, что въ Чембарскомъ уѣздѣ земледѣліе составляетъ почти единственное занятіе его жителей и при среднемъ урожаѣ даетъ хлѣбовъ разнаго рода въ общемъ до 10 милліоновъ пудовъ поэтому весьма важно, чтобы пунктъ сбыта хлѣба, поступающаго на рынокъ, находился по близости и давалъ возможность производителямъ быстро и выгодно продать имѣющійся въ данное время запасъ хлѣба и избѣжать весьма значительныхъ накладныхъ расходовъ по гужевой доставкѣ продуктовъ до станцій желѣзныхъ дорогъ. Съ проведеніемъ желѣзной дороги, помимо устраненія изложенныхъ затрудненій, несомнѣнно поднимется промышленная и земледѣльческая производительность и разовьется торговля, при чемъ среди производителей, а также среди торговцевъ явится конкуренція, которая повлечетъ за собою улучшеніе производства и приблизитъ уровень мѣстныхъ цѣнъ къ цѣнамъ рынковъ сбыта. Затѣмъ близость къ желѣзной дорогѣ дастъ возможность населенію удовлетворить многія насущныя потребности, какъ, напримѣръ, нужду въ строевомъ матеріалѣ для жилищъ, что въ данное время большинству обывателей совершенно недоступно за отсутствіемъ удобныхъ средствъ сообщенія съ торговыми и промышленными центрами и вслѣдствіе почти полнаго отсутствія строевого лѣса въ самомъ Чембарскомъ уѣздѣ.

Для устраненія указанныхъ затрудненій представляется крайне желательнымъ проведеніе въ предѣлахъ Чембарскаго уѣзда двухъ слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій. Первая изъ нихъ, начинаясь у станціи Башмаково Сызрано-Вяземской желѣзной дороги и пройдя на югъ близъ села Никольское-Поимъ (съ населеніемъ около 12.000 человѣкъ), а оттуда на городъ Чембаръ, должна пойти затѣмъ срединою уѣзда, по ровному плоскогорью на правомъ берегу рѣки Большой Чембаръ, съ переходомъ черезъ эту рѣку у села Крыловки. Продолжаясь далѣе до границы уѣзда и, за предѣлами его, по юго-западной части Пензенскаго и сѣверо-западной части Сердобскаго уѣзда (Саратовской губерніи), желѣзная дорога должна достигнуть соединенія съ линіею Таволжанка—Ртищево—Пенза Рязанско-Уральской дороги при станціи Колышлей. Вторая линія должна пройти съ сѣвера на югъ и, начинаясь отъ станціи Воейково, а оканчиваясь у станціи Бековo, будетъ служить для соединенія Сызрано-Вяземской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ.

Линія Башмаково—Колышлей, имѣя протяженіе 114 верстъ и проходя почти по срединѣ промежутка между Сызрано-Вяземскою и Рязанско-Уральскою желѣзными дорогами, южнѣе первой изъ нихъ и почти параллельно съ ней, на разстояніи у станціи Колышлей 66 верстъ, а близъ города Чембара (считая по прямой линіи до станціи Титово той же Сызрано-Вяземской дороги) на разстояніи 45 верстъ, съ поворотомъ за гор. Чембаромъ къ сѣверу для соединенія со станціею Башмаково этой дороги, будетъ имѣть то значеніе, что она пройдетъ въ продольномъ направленіи, съ востока на сѣверо-западъ, почти черезъ весь Чембарскій уѣздъ, по срединѣ его, обслуживая на разстояніи 25 верстъ въ обѣ стороны всѣ наиболѣе населенныя мѣстности уѣзда, расположенныя преимущественно близъ рѣки Большой Чембаръ и его притоковъ.

Линія Воейково—Бековo, протяженіемъ 80 верстъ, проходя между названными выше дорогами въ поперечномъ направленіи, должна оказаться не менѣе важною въ отношеніи удовлетворенія нуждъ какъ Чембарскаго уѣзда, такъ и нѣкоторыхъ мѣстностей, находящихся внѣ его предѣловъ. Прежде всего она будетъ обслуживать многія хлѣбородныя мѣстности и населенные пункты какъ Чембарскаго уѣзда, такъ равно и соприкасающіяся съ нимъ западныя части Пензенскаго и Сердобскаго уѣздовъ, и облегчитъ имъ сбытъ продуктовъ, предназначенныхъ для отправленія на западъ. Сбытъ этотъ можетъ быть направленъ или черезъ станцію Воейково, находящуюся на главной линіи Сызрано-Вяземской желѣзной дороги и представляющую собою крупный торговый хлѣбный пунктъ, или же черезъ проектируемую нынѣ питательную къ ней вѣтвь Башмаково—Колышлей. Будетъ облегчена также отправка грузовъ черезъ станцію Воейково по той же Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ на востокъ, въ Пензу и далѣе. Упомянутое облегченіе будетъ, очевидно, достигнуто и при полученіи разнаго рода товаровъ, направляемыхъ въ Чембарскій уѣздъ и прилегающія къ нему мѣстности. Ожидаемыя отъ линіи Воейково—Бековo выгоды особенно важны для Чембарскаго и тѣхъ частей Пензенскаго и Сердобскаго уѣздовъ, которыя отдалены отъ Сызрано-Вяземской и Рязанско-Уральской дорогъ и другою проектируемою линіей (Башмаково—Колышлей) воспользоваться не могутъ.

Однако, на ряду съ приведенными сужденіями о желательности постройки желѣзнодорожной линіи Башмаково—Чембаръ—Колышлей, которая прошла бы черезъ г. Чембаръ и связала бы Сызрано-Вяземскую дорогу съ Рязанско-Уральскою, были высказаны сужденія также въ томъ смыслѣ, что для удобства сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ юго-западной части Пензенской губерніи преимущественное значеніе имѣетъ постройка подъѣзднаго пути

отъ станціи Башмаково лишь до г. Чембара; при этомъ г. Чембаръ, какъ головной пунктъ подъѣзднаго пути, выиграетъ гораздо больше, чѣмъ если бы онъ оказался промежуточною станціею. Въ то же время дорога Башмаково—Чембаръ могла бы привлечь къ себѣ произведенія всей центральной части Чембарскаго уѣзда, которая наиболѣе удалена отъ существующихъ магистральныхъ линій. Вопросъ объ экономическомъ значеніи линій Воейково—Бековo и Башмаково—Колышлей былъ въ высшей степени обстоятельно обслѣдованъ какъ Чембарскою Городскою Думою, такъ равно и въ особомъ докладѣ Чембарскому Комитету. Въ этомъ докладѣ, кромѣ приведенныхъ выше соображеній, имѣется масса статистическаго матеріала, которымъ подтверждается ожидаемая значительная доходность этихъ линій. Изъ этихъ матеріаловъ, между прочимъ, видно, что отправка однихъ только хлѣбныхъ грузовъ со станцій линіи Башмаково—Колышлей составитъ 10.122 тысячъ пудовъ, и—линіи Воейково—Бековo—3.566 тысячъ пудовъ (Пензенская, 68, 163, 230).

Пермская губ. **Линія Чепца—Оса—Красноуфимскъ—Кыштымъ.** (Карта, № 19).

Проведеніе черезъ Красноуфимскій уѣздъ желѣзной дороги въ направленіи Чепца—Оса—Красноуфимскъ—Кыштымъ отвѣчаетъ интересамъ Красноуфимскаго уѣзда и вмѣстѣ съ тѣмъ имѣетъ обще-государственное значеніе. Путь этотъ, сокращая разстояніе между Челябинскомъ и торговыми центрами Европейской Россіи, пересѣкаетъ Каму около г. Осы и открываетъ новую пристань для товаровъ, слѣдующихъ лѣтомъ водой изъ Сибири и въ Сибирь. Эта пристань имѣетъ особое значеніе въ виду того, что верховья Камы годъ отъ году мелѣютъ, и Правительству въ недалекомъ будущемъ предстоятъ громадныя затраты на углубленіе этой рѣки отъ Осы до Перми, если только магистральная линія направится не на Осу, а на Пермь. По отношенію же къ Красноуфимскому уѣзду именно этотъ, а не другой, путь имѣетъ серьезное значеніе потому, что онъ прорѣжетъ уѣздъ по южной хлѣбородной его части и предоставитъ населенію возможность въ урожайные годы удобно сбывать отъ 2 до 4 милліоновъ пудовъ хлѣба по цѣнамъ, не сбитымъ скупщиками. Въ настоящее же время цѣна на хлѣбъ устанавливается нѣсколькими фирмами,—скупщиками хлѣба (Пермская, 262—263).

Линія Березники—Чердынь—Троицкъ. (Карта, № 2).

Въ Чердынскомъ уѣздѣ вообще мало дорогъ; такъ, на площади въ 62 тысячи квадратныхъ верстъ имѣется только 700 верстъ дорогъ, а проселочныхъ дорогъ мѣстами совсѣмъ не существуетъ, какъ, напримѣръ, въ за-Камскомъ краѣ. Для соединенія Пермской губерніи съ двумя сосѣдними губерніями—Вологодской и Архангельской могла бы имѣть значеніе желѣзная дорога Березники—Чердынь—Троицкъ (на рѣкѣ Печорѣ, въ 120 верстахъ ниже при-

стани Якши). Дорога эта дала бы возможность развиться горнозаводскому и нефтяному промысламъ сѣвера, гдѣ, какъ показали частныя изслѣдованія, найдены богатыя залежи руды, а на Печорѣ—нефть. Затѣмъ слѣдуетъ отмѣтить, что богатѣйшія залежи руды находятся въ восточной части уѣзда, гдѣ уже производится выработка чугуна Волжско-Вишерскимъ акціонернымъ обществомъ. Однако, въ виду мелководья рѣкъ и полнаго отсутствія сухопутныхъ сообщеній дѣло это не только не развивается, но идетъ къ упадку, вслѣдствіе чего, напр., одинъ изъ заводовъ,—Вижаихинскій уже закрытъ. Проектируемая желѣзная дорога не можетъ быть отнесена, въ собственномъ смыслѣ слова, къ числу сельскохозяйственныхъ дорогъ, но для благосостоянія Чердынскаго уѣзда она будетъ имѣть большое значеніе (Пермская, 488, 489).

Линія Екатеринбургъ – Островская–Шадринскъ–Курганъ. (Карта, № 21).

Вслѣдствіе отдаленности не только торговыхъ и промышленныхъ центровъ, но и станцій желѣзныхъ дорогъ, крестьянское населеніе Шадринскаго уѣзда въ отношеніи сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ поставлено въ крайне затруднительное положеніе. Желѣзная дорога Екатеринбургъ—Островская—Шадринскъ—Курганъ, которая проходила бы черезъ Шадринскій уѣздъ, могла бы сыграть въ хозяйствѣ названнаго уѣзда значительную роль, открывъ его продуктамъ болѣе дешевый и удобный сбытъ на рынки (Пермская, 498, 551).

Вѣтвь отъ станціи Очерской или Саввино (Пермь-Котласской ж. д.) къ мѣсторожденіямъ фосфоритовъ около Кайгорода. (Карта, № 3).

Экономическое благосостояніе земледѣльческой половины Соликамскаго уѣзда падаетъ вслѣдствіе стѣсненій судоходства по р. Инвѣ, истощенія почвы и другихъ причинъ. Для поднятія сельскохозяйственной промышленности въ этомъ краѣ необходимо прежде всего возстановить плодородіе почвы, для чего съ большою пользою могли бы быть примѣнены землеудобрительныя средства. Въ настоящее время средства эти привозятся издалека, за тысячи верстъ, продаются по очень дорогой цѣнѣ и потому недоступны для крестьянскаго населенія. Между тѣмъ прекрасное и дешевое землеудобрительное средство въ видѣ фосфоритовъ имѣется въ сосѣдней Вятской губерніи. Вятскіе фосфориты изслѣдованы профессоромъ Кротовымъ лѣтъ 5—6 тому назадъ; мощность пластовъ ихъ довольно значительна, до 2—3 аршинъ. Залежи эти находятся въ Слободскомъ уѣздѣ, вблизи заштатнаго города Кайгорода, около селъ Кычановскаго, Лоинскаго, Волоснитскаго и другихъ. Простираніе пласта фосфоритовъ вблизи земной поверхности опредѣлено почти на 20 верстъ, а потому добыча ихъ не можетъ потребовать большихъ затратъ. Тѣмъ не менѣе эксплоатація ихъ по настоящее время не производится, хотя для населенія уѣздовъ Соликамскаго, Чердынскаго, Оханскаго и частью Глазовскаго разработка фосфоритныхъ залежей могла бы имѣть громадное экономическое зна-

ченіе. Населеніе Чердынскаго уѣзда, ведя подсѣчное или лѣсопольное хозяйство, уже истощило значительную часть своихъ надѣловъ, въ Соликамскомъ и Оханскомъ уѣздахъ съ значительною плотностью населенія замѣчается отсутствіе лѣсовъ, а потому въ нѣкоторыхъ волостяхъ Оханскаго уѣзда на топливо идетъ также и солома, которая, собственно, должна была бы служить удобрительнымъ средствомъ; почти одинаковыя условія существуютъ въ Глазовскомъ уѣздѣ, смежномъ съ Оханскимъ. Въ силу такихъ обстоятельствъ полумилліонное населеніе этихъ уѣздовъ, находясь вдали отъ водныхъ и рельсовыхъ путей сообщенія, не можетъ надѣяться на возстановленіе плодородія почвы, а также на улучшеніе экономическаго положенія, если не будетъ оказана помощь извнѣ. Помощь эта можетъ быть оказана только Правительствомъ путемъ постройки желѣзной дороги отъ станціи Очерской или Саввино Пермь - Котласской желѣзной дороги къ мѣсторожденіямъ фосфоритовъ около Кайгорода, Вятской губерніи. Въ районѣ проектируемаго 200-верстнаго рельсоваго пути, кромѣ фосфоритовъ, могутъ встрѣтиться также горнозаводскіе грузы, въ видѣ желѣзныхъ рудъ, топлива для заводовъ и чугуна. Такъ, напримѣръ, можно разсчитывать, что находящійся въ районѣ пути Кувинскій заводъ графа Строганова, вырабатывающій ежегодно отъ 500.000 до 600.000 пудовъ чугуна, будетъ отправлять его по новой дорогѣ на станцію Очерскую, вблизи которой расположенъ передѣльный заводъ того же владѣльца. Затѣмъ, тотъ же Кувинскій заводъ, за отсутствіемъ достаточнаго количества руды въ своей дачѣ, разрабатываетъ руды въ казенныхъ дачахъ Глазовскаго и Чердынскаго уѣздовъ, а потому весьма вѣроятно, что по участку, расположенному между мѣстонахожденіемъ фосфоритовъ и Кувинскимъ заводомъ, будетъ перевозиться руда въ количествѣ до 1.000.000—1.500.000 пудовъ. Кромѣ того, можно ожидать къ перевозкѣ значительное количество другихъ продуктовъ, какъ то: топлива для завода, огнеупорной глины, лѣсныхъ издѣлій, смолы, дегтя и проч., такъ что объ отсутствіи грузовъ для дороги не можетъ быть и рѣчи (Пермская, 464, 467).

Подольская губ. **Соединеніе г. Каменецъ - Подольска съ существующею желѣзнодорожною сѣтью.** (Карта, № 58).

Соединеніе желѣзною дорогою г. Каменецъ-Подольска съ существующею желѣзнодорожною сѣтью признается необходимымъ въ виду особаго значенія этого города, какъ административнаго и культурнаго центра обширной и многолюдной губерніи. Помимо этого удобное рельсовое сообщеніе въ Каменецкомъ уѣздѣ, гдѣ за отсутствіемъ усовершенствованныхъ дорогъ садоводство менѣе развито, чѣмъ въ другихъ уѣздахъ губерніи, дало бы возможность вывоза фруктовъ, которые по своимъ качествамъ не уступаютъ производимымъ въ лучшихъ районахъ Россіи и могутъ даже съ большимъ

успѣхомъ конкурировать съ высшими сортами фруктовъ, ввозимыми изъ-за границы (Подольская, 66, 675, 750).

Дорога отъ Австрійской границы до Могилевской или Волочиской ж.-д. вѣтви. (Карта, № 57).

Для усиленія обмѣна сельскохозяйственными продуктами и для поднятія внутреннихъ рынковъ сбыта этихъ продуктовъ, въ интересахъ Ушицкаго уѣзда признается крайне необходимымъ сооруженіе желѣзной дороги по направленію отъ Австрійской границы къ одной изъ станцій Могилевской или Волочиской вѣтвей (Подольская, 1026).

Линія Ямполь—Жмеринка. (Карта, № 59).

Желѣзнодорожная линія Ямполь-Жмеринка, которая прошла бы черезъ середину Ямпольскаго уѣзда, мимо нѣсколькихъ сахарныхъ заводовъ и вальцовой мельницы (въ м. Черневцахъ), весьма благопріятно повліяла бы на развитіе мѣстной промышленности, и потому сооруженіе ея признается настоятельно необходимымъ (Подольская, 1062, 1063, 1067).

Полтавская губ.

1) Линіи: а) отъ границы Лубенскаго уѣзда до Черкассъ, или б) Лящовка—Пальмира, или в) Еремѣевка — Драбово-Барятинская;

2) Линія отъ деревни Рѣшотки до ст. Пальмира, или до ст. Драбово-Барятинская; или отъ ст. Кременчугъ до Переяславскаго разъѣзда. (Карта, № 71 и 72).

3) Линія отъ Черкассъ до Одессы. (Карта, № 66).

Для развитія сельскохозяйственной промышленности въ Золотоношскомъ уѣздѣ признается необходимымъ развитіе какъ шоссейныхъ дорогъ, такъ и въ особенности желѣзнодорожныхъ вѣтвей, которыя обслуживали бы юго-восточную и юго-западную степныя части уѣзда, богатыя хлѣбомъ и скотомъ и удаленныя отъ желѣзныхъ дорогъ на 60—80 верстъ. Для проведенія желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ этомъ уѣздѣ указываются слѣдующія направленія:

1. а) отъ границы Лубенскаго уѣзда между селами Великой Буромкой и Малой Буромкой, мимо Новаго и Стараго Каврая, на городъ Черкассы (въ виду предположенія о постройкѣ моста черезъ рѣку Днѣпръ, каковая постройка крайне необходима), или б) отъ села Лящовки, между Кавраемъ и Буромкой, между селами Чернобаями и Крестителевымъ на станцію Пальмира, или в) отъ села Еремѣевки, мимо селъ Каврая, Буромки и Крестителева на станцію Драбово-Барятинская.

2. Отъ деревни Рѣшотки, черезъ село Гельмязовъ, на станцію Пальмира или Драбово-Барятинская, или же отъ станціи Кременчугъ до Переяславскаго разъѣзда Кіево-Полтавской желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы желѣзнодорожная линія была направлена черезъ середину Золотоношскаго уѣзда.

3. Кромѣ того, большое значеніе для удовлетворенія нуждъ населенія Золотоношскаго уѣзда имѣло бы проведеніе прямой желѣзной дороги отъ г. Черкассъ до г. Одессы, которая значительно сократила бы разстояніе перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ изъ этого уѣзда въ порты (Полтавская, 206, 209).

Дорога на Зѣньковъ. (Карта, № 73).

Относительно сбыта хлѣба и всѣхъ продуктовъ сельскаго хозяйства Зѣньковскій уѣздъ поставленъ въ очень неблагопріятныя условія, едва ли не наихудшія въ сравненіи со всѣми другими уѣз-

дами Полтавской губерніи, такъ какъ это единственный уѣздъ въ губерніи, который не имѣетъ желѣзной дороги. Насколько затруднительны отсюда сбытъ и доставка хлѣба, можетъ служить указаніемъ то, что въ прошлую зиму (1902 г.) вслѣдствіе отсутствія саннаго пути и отдаленности желѣзнодорожныхъ станцій, въ Зѣньковскомъ уѣздѣ образовались залежи хлѣба около 1 милліона пуд. Отсутствіе сбыта продуктовъ вслѣдствіе затруднительной доставки ихъ тормозитъ и общее развитіе экономической жизни уѣзда. Поэтому проведеніе желѣзной дороги на г. Зѣньковъ признается очень желательнымъ. Ходатайство о дорогѣ на Зѣньковъ давно было уже возбуждено уѣзднымъ Зѣньковскимъ земствомъ и, поддержанное единогласными постановленіями Полтавскихъ Губернскихъ Земскихъ Собраній, встрѣтило сочувственное отношеніе со стороны Правительства, но пока не получило удовлетворенія (Полтавская, 201).

Самарская губ.
Соединеніе г. Николаевска съ Самаро - Златоустовскою желѣзною дорогою. (Карта, № 46).

Плохое состояніе грунтовыхъ дорогъ съ полуразвалившимися мостами въ Николаевскомъ уѣздѣ, Самарской губерніи, и весьма малое количество почтовыхъ трактовъ крайне затрудняютъ доставку сельскохозяйственныхъ продуктовъ изъ этого уѣзда на отдаленные рынки сбыта. Особенно неблагопріятно сказывается неустройство мѣстныхъ путей сообщенія во время осенней и весенней распутицъ и зимнихъ бурановъ. Для облегченія сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства, являющагося въ Никольскомъ уѣздѣ единственнымъ источникомъ дохода мѣстнаго населенія, и для поднятія благосостоянія этого края признается неотложною необходимостью проведеніе чрезъ названный уѣздъ желѣзнодорожной линіи, которая соединила бы г. Николаевскъ съ Самаро-Златоустовскою желѣзною дорогою (Самарская, 9, 371).

Линія Мелекесъ—Бугульма—Уфа. (Карта, № 47 и 48).

Самарская губернія испытываетъ въ настоящее время настоятельную нужду въ свободномъ и скоромъ передвиженіи хлѣбныхъ грузовъ, такъ какъ существующая здѣсь желѣзнодорожная линія постоянно загромождена грузами, и нагрузка хлѣбовъ замедляется нерѣдко на полтора и болѣе мѣсяцевъ. Поэтому, согласно сужденіямъ, высказаннымъ въ *Бугурусланскомъ* Комитетѣ, признается крайне необходимымъ: 1) переустройство узкоколейной Кротовка—Сергіевской вѣтви въ ширококолейный путь и продолженіе ея черезъ Чистополь до р. Камы, и 2) проведеніе желѣзнодорожной линіи Мелекесъ—Бугульма—Уфа (Самарская, 218).

Проведеніе линіи Мелекесъ—Бугульма—Уфа, служащей продолженіемъ существующей желѣзной дороги Симбирскъ *)—Мелекесъ,

*) Правильнѣе—Часовня (пристань на лѣвомъ берегу Волги противъ г. Симбирска). *Прим. состав.*

признается необходимымъ также и для удовлетворенія интересовъ населенія *Белебеевскаго* уѣзда, Уфимской губерніи, такъ какъ линія эта обслужитъ сѣверную часть Белебеевскаго уѣзда, лишенную удобныхъ путей сообщенія, и дастъ новый болѣе короткій путь до Москвы (Уфимская, 37).

Дорога черезъ Бугульминскій уѣздъ. (Карта, № 47, 48 и 52).

Однако, по вопросу о проведеніи линіи Мелекесъ—Бугульма—Уфа въ сужденіяхъ *Бугульминскаго* Комитета (Самарской губ.) имѣются указанія на то, что лишь часть членовъ этого Комитета высказывалась за желательность такого направленія; другіе же члены, въ интересахъ Бугульминскаго уѣзда, находили болѣе цѣлесообразнымъ проведеніе правительственной желѣзной дороги изъ Оренбурга черезъ Бугульму на Вятку. По обсужденіи этого вопроса, Комитетъ призналъ проведеніе дороги чрезъ Бугульминскій уѣздъ крайне необходимымъ, вопросы же о направленіи дороги и объ источникѣ средствъ на ея сооруженіе оставилъ открытыми.

Необходимость проведенія желѣзнодорожнаго пути черезъ Бугульминскій уѣздъ мотивируется тѣмъ, что при настоящемъ положеніи, за отдаленностью этого уѣзда отъ желѣзнодорожнаго пути и большихъ торговыхъ центровъ, экспортная торговля почти немыслима. Путь этотъ является необходимымъ для поднятія сельскохозяйственной промышленности въ уѣздѣ. По собраннымъ статистическимъ свѣдѣніямъ, количество груза, могущаго быть вывезеннымъ изъ Бугульминскаго уѣзда, вполнѣ обезпечиваетъ доходность желаемаго населеніемъ желѣзнодорожнаго пути (Самарская, 164, 166).

С.-Петербургская губ.

Продолженіе Ораніенбаумской вѣтви Балтійской ж. д. (Карта, № 4).

С.-Петербургская губернія въ скоромъ времени будетъ прорѣзана тремя линіями новыхъ желѣзныхъ дорогъ: С.-Петербургъ—Витебскъ, С.-Петербургъ—Вятка и С.-Петербургъ—Петрозаводскъ. Такимъ образомъ, много лѣтъ ощущавшаяся потребность въ скоромъ и удобномъ сообщеніи съ центромъ будетъ осуществлена для южныхъ (кромѣ Гдовскаго) и сѣверо-восточныхъ уѣздовъ С.-Петербургской губерніи. Что же касается сѣверо-западныхъ уѣздовъ—Ямбургскаго и Петергофскаго, то потребность этихъ уѣздовъ въ улучшенныхъ путяхъ сообщенія оказывается далеко неудовлетворенной, такъ какъ пролегающая по южной и юго-восточной части ихъ Балтійская желѣзная дорога оставляетъ внѣ своего вліянія значительную часть сихъ уѣздовъ. Дѣйствительно, при настоящихъ условіяхъ вліяніе желѣзной дороги на хозяйство какъ сельское, такъ и лѣсное можетъ ощущаться лишь въ предѣлахъ 20 — 25 верстъ въ каждую сторону, а потому вся обширная площадь по направленію къ Финскому заливу, отстоящая на бо̀льшемъ разстояніи отъ линіи желѣзной дороги, находится въ очень неблагопріятныхъ условіяхъ для развитія, напримѣръ, молочнаго хозяйства. Средняя же часть этой площади, одинаково удаленная отъ моря и желѣзной дороги,

не можетъ развить ни молочнаго, ни лѣсного хозяйства. Вслѣдствіе этого признается желательнымъ продолженіе Ораніенбаумской вѣтви Балтійской желѣзной дороги въ глубь Ямбургскаго и Петергофскаго уѣздовъ, что послужило бы могучимъ орудіемъ къ поднятію мѣстнаго сельскаго хозяйства и къ увеличенію заработковъ населенія. При этомъ указывается, что новая линія могла бы быть построена по типу упрощенныхъ подъѣздныхъ путей (С.-Петербургская, 12, 62).

Саратовская губ. **Линіи: Карабулакъ—Сызрань и Баланда—Балашовъ.** (Карта, № 44 и 45).

Хвалынскій уѣздъ давно уже ходатайствуетъ о соединеніи его рельсовымъ путемъ съ одной изъ ближайшихъ желѣзнодорожныхъ линій, но всѣ хлопоты до сихъ поръ оставались безъ результатовъ. По этой причинѣ Хвалынская хлѣбная пристань, когда-то славившаяся на Волгѣ, теперь едва влачитъ свое существованіе, такъ какъ хлѣбные грузы направляются уже не на Хвалынскъ, а къ ближайшимъ желѣзнымъ дорогамъ. Въ связи съ упадкомъ хлѣбной торговли сократились до ничтожныхъ размѣровъ и всѣ другія отрасли мѣстной торговли. Въ виду такихъ обстоятельствъ, проведеніе желѣзнодорожной вѣтви по Хвалынскому уѣзду представляется одною изъ существенныхъ мѣръ для поднятія мѣстнаго народнаго благосостоянія. Вѣтвь эта вызвала бы въ непродолжительномъ времени устройство въ уѣздѣ мельницъ, фабрикъ, заводовъ, дала бы постоянный заработокъ населенію и вмѣстѣ съ этимъ создала бы почву, на которой развилась бы кустарная промышленность. Проведеніе желѣзной дороги чрезъ Хвалынскій уѣздъ имѣло бы громадное значеніе въ дѣлѣ поднятія благосостоянія татарскаго населенія, которое находится въ самыхъ невозможныхъ хозяйственныхъ, бытовыхъ и санитарно-гигіеническихъ условіяхъ, несмотря на то, что большинство здѣшнихъ татаръ обладаетъ очень большими земельными надѣлами, выгонами и даже лѣсами. Причина этого кроется въ томъ, что татары вообще не обладаютъ склонностью къ земледѣлію, а предпочитаютъ торговлю. Болѣе широкому и раціональному примѣненію этой природной склонности татарскаго населенія и поднятію благосостоянія всего вообще населенія Хвалынскаго уѣзда могло бы способствовать соединеніе желѣзною дорогою станціи Карабулакъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги со станціей Сызрань Сызрано-Вяземской дороги; такая мѣра въ связи съ соединеніемъ станцій Баланда и Балашовъ Рязанско-Уральской дороги создала бы въ то же время магистраль, связывающую Донецкій бассейнъ съ Великимъ Сибирскимъ путемъ (Саратовская, 624, 641).

Таврическая губ. **Линія Джанкой—Евпаторія.** (Карта, № 83).

Отсутствіе удобныхъ путей сообщенія въ Евпаторійскомъ уѣздѣ наноситъ существенный ущербъ мѣстному крестьянскому и частновладѣльческому хозяйству, такъ какъ сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, а равно и полученіе продуктовъ, необходимыхъ для

мѣстнаго населенія, обходятся слишкомъ дорого. Въ силу этого обстоятельства населеніе находится въ рукахъ мѣстныхъ кулаковъ и лишается значительной части тѣхъ выгодъ, которыя оно могло бы имѣть при хорошемъ состояніи путей сообщенія. По той же причинѣ въ уѣздѣ, несмотря на благопріятныя условія для развитія птицеводства и животноводства, эти отрасли сельскохозяйственной промышленности получили весьма незначительное распространеніе. Между тѣмъ откормъ свиней кукурузою, помимо непосредственнаго дохода отъ свиноводства, могъ бы повлечь за собою коренное улучшеніе мѣстнаго зернового хозяйства, такъ какъ кукуруза, замѣняя собою для южныхъ районовъ плугопольныя растенія, улучшаетъ культуру земли. Кромѣ того, кукурузные стебли служатъ мѣстному населенію топливомъ.

Отсутствіе путей сообщенія обостряетъ въ Евпаторійскомъ уѣздѣ также вопросъ о рабочихъ, такъ какъ въ настоящее время рабочихъ приходится нанимать въ Каховкѣ, т. е. за 200 верстъ, при чемъ нѣтъ гарантіи, что нанятые тамъ рабочіе, подъ угрозою ухода въ нужное время, не потребуютъ увеличенія платы. Между тѣмъ, въ приморскихъ городахъ, какъ, напримѣръ, въ Евпаторіи, постоянно скопляется множество рабочихъ, которые ищутъ заработка и которыми въ нужное время при существованіи болѣе удобныхъ путей сообщенія можно было бы воспользоваться. Независимо отъ этого, мѣстное крестьянское населеніе, за отсутствіемъ желѣзныхъ дорогъ, не можетъ воспользоваться близостью такого крупнаго центра, какъ Одесса, для пріисканія себѣ заработковъ въ свободное зимнее время.

Всѣ эти обстоятельства вызываютъ необходимость проведенія желѣзной дороги черезъ Евпаторійскій уѣздъ, въ направленіи отъ Джанкоя къ Евпаторіи (Таврическая, 58, 59, 68, 69, 70).

Дорога по южному берегу Крыма. (Карта, № 84).

Въ интересахъ населенія Ялтинскаго уѣзда весьма желательно, чтобы была устроена желѣзная дорога, которая обслуживала бы весь южный берегъ Чернаго моря по направленію отъ Севастополя черезъ Ялту, Алушту и Судакъ до Ѳеодосіи (Таврическая, 215).

Тамбовская губ.

Дорога черезъ городъ Шацкъ. (Карта, № 37).

Для болѣе правильной организаціи сбыта хлѣба изъ Шацкаго уѣзда признается весьма желательнымъ проведеніе желѣзной дороги черезъ городъ Шацкъ и устройство въ немъ земскихъ зернохранилищъ съ обязательной очисткой засыпаемаго хлѣба (Тамбовская, 435).

Тверская губ.

Соединеніе Московско-Савеловской вѣтви съ г. Кашиномъ. (Карта, № 7).

Для сравнительно густо населеннаго Калязинскаго уѣзда представляется крайне необходимымъ соединеніе Московско-Савеловской вѣтви съ городомъ Кашиномъ черезъ Калязинъ рельсовымъ путемъ, протяженіе котораго составитъ 60—70 верстъ. Путь этотъ долженъ оказать самое благотворное вліяніе какъ на сельско-

хозяйственную, такъ и на кустарную промышленность Калязинскаго уѣзда (Тверская, 251).

Тотъ же рельсовый путь, значительно сокращая разстояніе между Кашиномъ и Москвою, будетъ имѣть громадное значеніе также и для населенія Кашинскаго уѣзда, которое находится въ постоянныхъ торгово-промышленныхъ сношеніяхъ съ Москвою. Вмѣстѣ съ тѣмъ, были бы удовлетворены интересы Кимрскаго кустарнаго сапожнаго промысла, а также могли бы получить болѣе широкое распространеніе Кашинскія минеральныя воды, содержащія много желѣза (Тверская, 251, 306).

Тульская губ.
Соединеніе г. Епифани со ст. Узловая или Клекотки и со ст. Епифань (Сызр.-Вяземской ж. д.).
(Карта, № 35 и 35 а).

Для поднятія благосостоянія населенія Епифанскаго уѣзда, помимо улучшенія сельскаго хозяйства вообще, необходимо также улучшеніе путей сообщенія въ цѣляхъ облегченія сбыта. Такое улучшеніе можетъ быть достигнуто замѣною существующей нынѣ на значительномъ протяженіи гужевой доставки грузовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ доставкою по рельсовымъ путямъ. Между тѣмъ въ настоящее время отсутствіе рельсовыхъ путей въ центрѣ такого плодороднаго уѣзда, какъ Епифанскій, крайне затрудняетъ сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, послѣдствіемъ чего является низкій уровень цѣнъ, который дѣлаетъ невозможнымъ какое-либо улучшеніе въ сельскохозяйственной области. Это обстоятельство оказывается тѣмъ болѣе ощутительнымъ, что сосѣдніе уѣзды обладаютъ гораздо болѣе удобнымъ расположеніемъ рельсовыхъ путей.

Такъ какъ г. Епифань находится въ самомъ центрѣ уѣзда, то весьма желательнымъ представлялось бы проведеніе рельсовыхъ путей черезъ этотъ городъ и соединеніе его какъ со станціей Узловая (или Клекотки), такъ и со станціей Епифань. Протяженіе пути Епифань городъ — Епифань станція составляетъ всего около 14 верстъ (Тульская, 211, 283, 284).

Ходатайства о соединеніи г. Епифани съ желѣзнодорожною сѣтью уже были неоднократно возбуждаемы и земствомъ, и городомъ. Правительство, не отказывая совершенно въ удовлетвореніи такихъ ходатайствъ и признавая таковыя достойными вниманія, отклоняло ихъ лишь по недостатку на то кредитовъ, или же по невозможности осуществить просьбы въ ближайшемъ будущемъ. Нынѣ же ассигнованія на сооруженіе подъѣздныхъ путей значительно увеличены, а потому казалось бы возможнымъ осуществить указанные выше подъѣздные пути (Тульская, 283, 284).

Линія г. Веневъ—ст. Узловая (Сызр.-Вязем. ж. д.).
(Карта, № 34).

Въ тѣхъ же цѣляхъ усиленія внутренняго обмѣна сельскохозяйственными продуктами въ Тульской губерніи признается желательнымъ соединеніе рельсовымъ путемъ г. Венева (ст. Рязанско-Уральской ж. д.) со станціей Узловая (Сызрано-Вяземской ж. д.) (Тульская, 20).

Линія Верховье—Самозвановка — Калуга.
(Карта, № 32).

Усиленіе обмѣна продуктами между различными сельскохозяйственными районами Россіи и поднятіе внутреннихъ рынковъ сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ могутъ быть достигнуты при помощи расширенія сѣти желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. Въ частности для Новосильскаго уѣзда громадное значеніе будетъ имѣть продолженіе б. Ливенской желѣзной дороги черезъ Верховье, Самозвановку и Калугу, такъ какъ эта линія значительно удешевитъ и ускоритъ сообщеніе Новосильскаго уѣзда съ Москвой (Тульская, 400, 427).

Уфимская губ.
Линія Оренбургъ—Уфа.
(Карта, № 20).

Начавшаяся со времени изданія закона объ обязательномъ размежеваніи башкирскихъ земель колонизація Стерлитамакскаго уѣзда сопровождалась какъ увеличеніемъ населенія, такъ и увеличеніемъ площади посѣвовъ. Въ настоящее время численность населенія Стерлитамакскаго уѣзда составляетъ 307.605 душъ, посѣвная же площадь превышаетъ милліонъ десятинъ. Показателемъ усиленнаго развитія сельскаго хозяйства можетъ до извѣстной степени служить спросъ на сельскохозяйственныя орудія, за послѣдніе годы сильно возрастающій. Такъ, въ 1900 году земствомъ было продано орудій лишь на 10.877 руб., въ слѣдующемъ году—на 40.156 р., а въ 1902 году—почти на 100 тысячъ рублей. Тѣмъ не менѣе слѣдуетъ признать, что сельскохозяйственная промышленность Стерлитамакскаго уѣзда находится въ затруднительномъ положеніи, такъ какъ, кромѣ зернового хозяйства, тамъ мало развиваются другія отрасли сельскохозяйственной промышленности. Кустарная промышленность находится въ весьма неудовлетворительномъ положеніи. Зерновое же хозяйство не приноситъ достаточныхъ выгодъ, такъ какъ цѣны на хлѣбъ въ этомъ районѣ стоятъ на 10 коп. ниже, чѣмъ въ портахъ. Такое положеніе объясняется отсутствіемъ желѣзнодорожнаго пути въ уѣздѣ. Поэтому постройка проектированной нѣсколько лѣтъ тому назадъ линіи Оренбургъ—Уфа, которая прорѣзала бы Стерлитамакскій уѣздъ, представляется весьма желательною для улучшенія сельскохозяйственной промышленности въ уѣздѣ и для поднятія благосостоянія мѣстнаго населенія.

Естественныя богатства района, по которому прошла бы упомянутая желѣзнодорожная линія, даютъ основаніе разсчитывать, что доходность ея будетъ вполнѣ обезпечена. Если притомъ линія эта захватитъ восточную сторону уѣзда, то она можетъ получить значительное количество горнозаводскихъ грузовъ, такъ какъ въ этой части уѣзда имѣются богатыя залежи желѣзныхъ, мѣдныхъ и марганцевыхъ рудъ, торфа, бурыхъ углей, огнеупорной глины лучшаго качества и гипса (Уфимская, 247, 248).

Харьковская губ.
Дорога черезъ г. Изюмъ.
(Карта, № 76).

Съ уничтоженіемъ перевозки на волахъ весь Изюмскій уѣздъ, составляющій территорію почти въ 700 тыс. десятинъ, остался безъ перевозочныхъ средствъ, такъ какъ Курско-Харьково-Азов-

ская желѣзная дорога прошла лишь по юго-западной части уѣзда. При скудости рабочаго скота у крестьянъ, цѣна на хлѣбъ въ мѣстахъ болѣе отдаленныхъ отъ желѣзной дороги на 10—15 коп. на пудъ ниже цѣнъ на мѣстныхъ рынкахъ, находящихся при желѣзной дорогѣ. Это обстоятельство вредно отражается на интересахъ населенія. Между тѣмъ мѣстныя условія въ этомъ районѣ весьма благопріятны не только для развитія сельскохозяйственной культуры, но и для заводской промышленности, такъ какъ, помимо значительной плотности населенія, здѣсь имѣется избытокъ воды и лѣса. Однако, за неимѣніемъ регулярнаго сообщенія, промышленность въ этомъ районѣ находится въ застоѣ и населеніе поддерживается отхожими промыслами.

Для устраненія отмѣченныхъ неблагопріятныхъ условій Изюмское земство давно уже и неоднократно ходатайствовало о проведеніи желѣзной дороги черезъ городъ Изюмъ, какъ плотно населенную центральную часть уѣзда. Осуществленіе давно проектируемой желѣзнодорожной линіи Купянскъ—Изюмъ—Лозовая удовлетворило бы назрѣвшей потребности въ рельсовомъ пути и подняло бы мѣстныя цѣны на хлѣбъ, дало бы заработокъ населенію при разработкѣ тѣхъ угольныхъ залежей въ уѣздѣ, которыя были извѣстны много ранѣе другихъ, но за отсутствіемъ рельсоваго пути до сихъ поръ остаются неразработанными. Кромѣ того, названная дорога приблизила бы сѣверъ Россіи на 100 верстъ къ угольнымъ мѣсторожденіямъ (Харьковская, 246, 247).

Линія Луганскъ—Старобѣльскъ — Валуйки. (Карта, № 77).

Для населенія Старобѣльскаго уѣзда единственнымъ источникомъ добыванія какъ продуктовъ потребленія, такъ и денежныхъ средствъ являются земледѣліе и скотоводство. Количество продаваемаго хлѣба и скота велико. Между тѣмъ Старобѣльскій уѣздъ, составляющій половину Харьковской губерніи, не имѣетъ ни одной станціи желѣзной дороги. Улучшеніе какъ условій торговли, такъ и перевозки продуктовъ несомнѣнно отразится благотворно на благосостояніи населенія. Такое улучшеніе перевозки могло бы быть достигнуто съ проведеніемъ желѣзной дороги отъ Луганска черезъ Старобѣльскъ на Валуйки (Харьковская, 311).

Херсонская губ.

Линія Херсонъ — Николаевка I или Херсонъ — Николо-Козельскъ (ст. Екатерининской ж. д.), и Херсонъ—Николаевъ. (Карта, № 69 и 70).

Херсонскій уѣздъ, занимающій площадь 16.965 кв. верстъ, равную по своимъ размѣрамъ нѣкоторымъ западно-европейскимъ государствамъ, располагаетъ весьма ничтожнымъ количествомъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ даже и тѣ желѣзныя дороги, которыя проходятъ теперь по этому уѣзду, не обслуживаютъ его центральныхъ частей; а именно Харьково-Николаевская жел. дорога пересѣкаетъ западную часть уѣзда, вѣтви же Екатерининской—служатъ только для самой незначительной части сѣверо-восточнаго угла уѣзда. Между тѣмъ, по мѣстнымъ условіямъ, Херсонскому уѣзду

крайне необходима желѣзная дорога въ силу слѣдующихъ обстоятельствъ. Уѣздъ этотъ, въ особенности южная и восточная части его, благодаря своимъ климатическимъ и почвеннымъ условіямъ, весьма часто поражается неурожаями зерновыхъ хлѣбовъ; поэтому развитіе здѣсь такихъ отраслей хозяйства, какъ садоводство и огородничество, заслуживаетъ особеннаго вниманія, такъ какъ во многихъ частяхъ уѣзда онѣ могли бы оказать населенію серьезную помощь при неурожаѣ хлѣбовъ. Множество широкихъ балокъ съ черноземомъ, залегающимъ на глубину болѣе сажени, какъ, напримѣръ, Веревчина, Бѣлозерская и друг., которыя тянутся по разнымъ направленіямъ на многіе десятки верстъ, даютъ полную возможность развитія садоводства и огородничества. Затѣмъ, для той же цѣли могли бы служить низменности и луга при рѣкахъ Ингульцѣ и Днѣпрѣ, а также множество разбросанныхъ на этихъ рѣкахъ грядъ, на которыхъ, какъ показалъ опытъ, съ успѣхомъ могутъ расти плодовыя деревья, несмотря на затопляемость ихъ во время половодья. Въ уѣздѣ извѣстны сады, огороды и баштаны, производящіе продукты высокаго качества. Въ Херсонскомъ уѣздѣ могутъ успѣшно произрастать многія породы плодовыхъ деревьевъ, съ трудомъ культивируемыхъ въ сосѣднихъ губерніяхъ или вовсе не растущихъ тамъ (персики, абрикосы, многія породы зимнихъ и осеннихъ грушъ). Тѣмъ не менѣе, несмотря на большой спросъ на этотъ товаръ изъ сѣверныхъ губерній и даже изъ Харькова и Москвы, перекупщики фруктовъ, покупая ихъ здѣсь очень дешево, несли убытки, вслѣдствіе, съ одной стороны, большихъ накладныхъ расходовъ при многократныхъ нагрузкахъ и перегрузкахъ товара, предшествующихъ нагрузкѣ его на желѣзную дорогу, а съ другой— отъ поврежденія товара вслѣдствіе тряски, сопряженной съ частой перегрузкой. Этимъ объясняется успѣшное развитіе крестьянскихъ промышленныхъ садовъ въ мѣстностяхъ, находящихся вблизи желѣзныхъ дорогъ (какъ, напримѣръ, въ Богоявленскѣ) и отправляющихъ ежегодно съ выгодою фрукты на сѣверъ, и бездоходность такихъ же садовъ въ мѣстностяхъ, хотя и болѣе пригодныхъ для садоводства, но отстоящихъ далеко отъ желѣзной дороги, какъ, напримѣръ, сады на Веревчиной и Бѣлозерской балкахъ. Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ не можетъ быть рѣчи объ улучшеніи огородовъ и садовъ, такъ какъ остановка не за умѣніемъ культивировать сады и огороды, какъ извѣстно, дающіе здѣсь товаръ высокаго качества, а за способомъ сбыта его на сѣверъ, т. е. за желѣзной дорогой, которая проходила бы черезъ земли, способныя производить этотъ товаръ въ большомъ количествѣ. Попытки сбыта арбузовъ изъ этихъ мѣстъ въ Варшаву, фруктовъ (абрикосы, груши) и нѣкоторыхъ овощей (синіе баклажаны)

въ Москву изъ восточной и южной частей уѣзда дали убытки, въ то время какъ Николаевскіе промышленные сады благоденствовали. Поэтому, прежде чѣмъ приступить къ улучшенію культуры садовыхъ и огородныхъ растеній, слѣдуетъ позаботиться о путяхъ сообщенія и, главнымъ образомъ, о желѣзной дорогѣ черезъ середину уѣзда; эта дорога можетъ вызвать къ жизни всѣ эти и многія другія отрасли хозяйства и дать возможность населенію уѣзда не голодать въ тѣ годы, когда не уродятся зерновые хлѣба.

Пополнить существующій пробѣлъ въ путяхъ сообщенія Херсонскаго уѣзда можно проведеніемъ желѣзнодорожной линіи отъ Херсона, какъ главнаго административнаго и культурнаго центра, до м. Кривого Рога, являющагося однимъ изъ наиболѣе промышленныхъ и населенныхъ районовъ Херсонскаго уѣзда. Линія эта должна пройти отъ Херсона черезъ Снигиревку, Мураховку (Калужской волости), Ново-Павловку до Николаевки 1-й, каковой пунктъ уже соединенъ съ м. Кривымъ Рогомъ при посредствѣ первой Екатерининской жел. дороги. Протяженіе этой дороги (Херсонъ—Николаевка 1) выразится цифрой отъ 115 до 120 верстъ. Соединеніе Херсона съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ можетъ быть произведено не только черезъ Николаевку 1-ую, но и чрезъ Никоко-Козельскъ, — одну изъ станцій строящейся второй Екатерининской желѣзной дороги.

Въ интересахъ населенія Херсонскаго уѣзда признается также весьма полезною постройка желѣзнодорожной линіи Херсонъ—Николаевъ (Херсонская, 42, 47, 394, 395).

Постройка желѣзныхъ дорогъ, которыя могли бы дать выходъ хлѣбопроизводительнымъ районамъ къ Одесскому порту, имѣетъ, несомнѣнно, громадное значеніе. На первомъ мѣстѣ среди такихъ дорогъ должна быть поставлена дорога, которая, начинаясь отъ Одессы, прошла бы черезъ Вознесенскъ и многіе важные хлѣботорговые рынки Елисаветградскаго уѣзда до одной изъ крупныхъ станцій Юго-Западныхъ жел. дорогъ и затѣмъ къ Черкассамъ и Красной Пристани на р. Днѣпрѣ. Въ Одессѣ эта дорога должна начаться съ такъ называемой Пересыпи, какъ мѣстности наиболѣе удобной изъ всѣхъ прилежащихъ къ порту одесскихъ прибрежій, гдѣ могла бы быть устроена соотвѣтствующая размѣрамъ хлѣбной торговли гавань съ надлежащими приспособленіями. При указанномъ направленіи новой дороги будутъ обслужены обширныя и весьма хлѣбородныя мѣстности Херсонской губерніи, лишь малая часть которыхъ теперь имѣетъ сравнительно удобный путь для сплава хлѣба по р. Бугу, да и то только въ лѣтнее время. Бо̀льшая же часть упомянутой мѣстности совершенно лишена другихъ дорогъ, кромѣ грунтовыхъ. Далѣе, съ проведеніемъ этой дороги

Линіи: 1) Одесса—Красная Пристань; 2) Одесса—Долинская; 3) Одесса — Овидіополь, съ вѣтвью на г. Маяки; 4) Одесса—Аккерманъ; 5) Соединеніе Кишиневской и Новоселицкой вѣтвей; 6) Одесса—Николаевъ, съ вѣтвью на Очаковъ. (Карта, № 65, 67 и 68).

значительно (иногда вдвое) сократятся разстоянія до Одесскаго порта отъ многихъ мѣстъ, прилегающихъ къ Елисаветградской вѣтви Юго-Западныхъ жел. дорогъ и Кременчугской вѣтви Харьково-Николаевской жел. дороги. Соединеніе же Одессы съ Красной Пристанью предоставитъ почти всей Полтавской и южной части Черниговской губерніи возможность направлять свой хлѣбъ не только въ Кенигсбергъ или Либаву, но также и въ Одессу, смотря по тому, куда онъ требуется и куда это окажется въ извѣстное время болѣе выгоднымъ. Можно полагать, что такая желѣзнодорожная линія, составляющая кратчайшее разстояніе между Одессою и Москвою и потому вообще чрезвычайно важная въ торговомъ отношеніи (особенно для Одесскаго импорта), дастъ выходъ къ портамъ Чернаго моря и хлѣбу центральной Россіи, такъ какъ еще недавно въ Одессу по очень кружному пути доставлялся для экспорта овесъ не только изъ Курской, но даже изъ Орловской губерніи.

Въ связи съ указанной выше линіей должна находиться и такая, которая соединила бы Одессу со станціей Долинской и тѣмъ открыла бы хлѣбу западной части Екатеринославской губерніи, лежащей выше Днѣпровскихъ пороговъ, путь въ Одессу или Николаевъ.

Другими желѣзнодорожными линіями, постройка которыхъ, безъ сомнѣнія, содѣйствовала бы развитію хлѣбной торговли Херсонской и прилегающихъ къ ней губерній, были бы: а) линія, соединяющая Одессу съ Овидіополемъ (съ вѣтвью на г. Маяки), Аккерманомъ и хлѣботорговыми центрами южной Бессарабіи; б) линія, соединяющая одну изъ станцій Кишиневской вѣтви Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ одной изъ станцій Новоселицкой вѣтви, съ тѣмъ, чтобы эта дорога была проведена черезъ Каменецъ-Подольскъ и Проскуровъ къ одной изъ станцій Брестской вѣтви Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, и в) линія Одесса—Николаевъ, съ вѣтвью на Очаковъ.

Къ этому слѣдуетъ добавить, что южныя части Юго-Западныхъ и Харьково-Николаевской желѣзныхъ дорогъ каждую осень испытываютъ чрезмѣрное обремененіе грузами, а потому затраты на усиленіе провозоспособности этихъ дорогъ неизбѣжны. Между тѣмъ представляется вообще болѣе выгоднымъ вмѣсто укладки вторыхъ и третьихъ путей проводить въ ближайшихъ мѣстностяхъ, недостаточно обслуживаемыхъ желѣзными дорогами, новыя линіи, способныя отвлечь часть грузовъ отъ дорогъ, имѣющихъ избытки грузовъ. Это тѣмъ болѣе необходимо, что даже увеличеніе подвижного состава желѣзныхъ дорогъ и введеніе новыхъ типовъ вагоновъ съ большою грузоподъемностью, что само по себѣ, разумѣется, весьма желательно, едва ли помогутъ освобожденію же-

лѣзныхъ дорогъ отъ загроможденія ихъ хлѣбомъ, такъ какъ движеніе его къ портамъ для вывоза совершается въ теченіе 3—4 мѣсяцевъ и именно въ то время, когда въ одномъ направленіи съ хлѣбомъ (по крайней мѣрѣ на югѣ Россіи) движутся и другіе массовые грузы: каменный уголь, лѣсъ, сахаръ, а остальное время вагоны оказываются не занятыми (Херсонская, 331, 332).

Черниговская губ.

Соединеніе Мглинскаго уѣзда со станціей Унеча (Полѣсскихъ ж. д.).

(Карта, № 29 и 30).

Значительнымъ толчкомъ къ поднятію благосостоянія Мглинскаго уѣзда, обезпеченію какъ сбыта мѣстныхъ продуктовъ, такъ и пріобрѣтенія изъ первыхъ рукъ предметовъ первой необходимости, полезныхъ въ сельскомъ хозяйствѣ, было бы соединеніе желѣзнодорожнымъ подъѣзднымъ путемъ западнаго района уѣзда, слишкомъ удаленнаго отъ Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, со станціею Унеча тѣхъ же дорогъ. Въ настоящее время нерѣдко наблюдается, что перевозка предметовъ первой необходимости на протяженіи 33 верстъ грунтовой дороги оплачивается значительно дороже, чѣмъ 300 верстъ по желѣзнодорожному пути (Черниговская, 273).

Соединеніе Суражскаго уѣзда со станціями Унеча и Клинцы (Полѣсск. ж. д.).

(Карта № 29 и 30).

Въ Суражскомъ уѣздѣ, обездоленномъ въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, признается необходимымъ скорѣйшее проведеніе въ уѣздѣ на средства казны шоссированныхъ, мощеныхъ или узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ Унеча и Клинцы (Полѣсскихъ жел. дорогъ) (Черниговская, 429).

Ярославская губ.

Линія Иваново-Вознесенскъ—Ростовъ, съ продолженіемъ на Угличъ.

(Карта, № 8).

Въ виду огромнаго торговаго движенія между г. Иваново-Вознесенскомъ и г. Ростовомъ признается желательнымъ соединеніе ихъ прямою желѣзнодорожною линіею, съ продолженіемъ ея на г. Угличъ (Ярославская, 220, 222).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду изложенныхъ соображеній, Комитетами было признано желательнымъ сооруженіе слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій *).

1. Линія г. Красный Яръ—г. Гурьевъ (82).

Астраханская губ.: Красноярскій (167, 188).

2. Соединеніе селеній Царевскаго уѣзда, расположенныхъ по рѣкамъ Ахтубѣ и Волгѣ, со строящеюся Астраханскою желѣзною дорогою (81).

Астраханская губ.: Царевскій (213).

3. Линія Измаилъ—Трояновъ Валъ—Леово (63).

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Измаильскій (190).

*) Числа въ скобкахъ, поставленныя послѣ названія линій, соотвѣтствуютъ номерамъ, подъ которыми эти линіи показаны на прилагаемой картѣ.

4. Линія Одесса — Аккерманъ — вѣтвь Бендеро-Галацкой жел. дороги (64).

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Аккерманскій (115).

5. Линія Кишиневъ — Оргѣевъ — Шалданешты (61).

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Кишиневскій (292)—**черезъ сс. Тогатипо и Вадуйлуй-Воды.** 3) Оргѣевскій (338).

6. Линія Вапнярка—Сороки—Ункитешты (60).

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Сорокскій (345).

7. Линія, соединяющая прямымъ путемъ Бессарабію съ центромъ Россіи (62).

Бессарабская губ.: Бендерскій (180, 181).

8. Дорога въ сѣверной части Гороховецкаго уѣзда (12).

Владимірская губ.: Гороховецкій (85).

9. Дорога черезъ южную часть Владиміръ-Волынскаго уѣзда (55).

Волынская губ.: Владиміръ-Волынскій (56).

10. Линія Кременецъ—Черный Островъ (56).

Волынская губ.: Кременецкій (133, 143).

11. Дорога, соединяющая Павловскій уѣздъ и Донскія пристани съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ (78).

Воронежская губ.: 1) Губернскій (16). 2) Павловскій (56).

12. Линія Купянскъ—Себряково—Рудня Камышинская (чрезъ г. Богучаръ) (79).

Воронежская губ.: Богучарскій (71).

13. Дорога отъ г. Казани до С.-Петербурго-Вятской желѣзной дороги, чрезъ южную часть Вятской губерніи (17).

Вятская губ.: Губернскій (21).

14. Дорога, прорѣзывающая Малмыжскій уѣздъ и соединяющаяся съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ (18).

Вятская губ.: Малмыжскій (325).

15. Линія г. Казань—Малмыжъ—Ижевскій—Воткинскій заводы до р. Камы (18).

Вятская губ.: Сарапульскій (585).

16. Линія Казань—Чистополь—Сергіевскъ (49, 50).

Казанская губ.: 1) Губернскій (20). 2) Чистопольскій (203).

17. Линія Чистополь—Бугульма—Бугурусланъ (51, 52).

Казанская губ.: 1) Губернскій (20). 2) Чистопольскій (203).

18. Дорога вдоль р. Вятки на Сѣверную Двину и соединеніе съ Архангельскимъ портомъ (1).

Казанская губ.: Мамадышскій (79, 80).

19. Линія отъ станціи Средняя (Сызр.-Вязем. ж. д.) до ст. Лопасня (М.-Кур. ж. д.), чрезъ с. Троицкое (33).

Калужская губ.: 1) Губернскій (11). 2) Тарусскій (297).

20. Линія Муравьево (Л.-Ром. ж. д.)—Кретингенъ (22).

Ковенская губ.: Губернскій (8).

21. Линія отъ ст. Шестаково (С.-П.-В. ж. д.) до ст. Муравьево (Л.-Ром. ж. д.) (23).

Ковенская губ.: 1) Губернскій (8). 2) Россіенскій (142).

22. Дорога чрезъ г. Вилькоміръ (25, 27, 28).

Ковенская губ.: Вилькомірскій (40).

23. Линія Ковно—Поневѣжъ—Рига (25, 26, 27).

Ковенская губ.: Поневѣжскій (117).

24. Линія Поневѣжъ—Виндава (24).

Ковенская губ.: Поневѣжскій (117).

25. Дорога, прорѣзывающая Тельшевскій уѣздъ (23).

Ковенская губ.: Тельшевскій (155).

26. Линія Вильна—Вилькоміръ—Поневѣжъ—Баускъ—Рига (26, 27, 28).

Ковенская губ.: 1) Губернскій (8)—**съ вѣтвью отъ Ковно на Вилькоміръ (25).**
Курляндская губ.: 2) Бауcскій (28).

27. Линія г. Шуя—Ермолино—Лухъ—Юрьевецъ (10).

Костромская губ.: 1) Губернскій (110, 184). 2) Юрьевецкій (518).

28. Линія Лухъ—Пучежъ (11).

Костромская губ.: 1) Губернскій (110, 184). 2) Юрьевецкій (518).

29. Дорога, соединяющая Нижній-Новгородъ съ Сѣверною желѣзною дорогою (16).

Костромская губ.: Варнавинскій (210).

30. Дорога, соединяющая Кострому съ Сѣверною желѣзною дорогою, черезъ г. Буй или Галичъ (9).

Костромская губ.: Костромскій У. (418).

31. Линія отъ ст. Прохоровка до г. Короча (74).

Курская губ.: Корочанскій (173).

32. Линія отъ ст. Мармыжи (М.-К.-В. ж. д.) чрезъ слободу Мантуровку до ст. Марьино (75).

Курская губ.: Тимскій (770).

33. Линія Маріенбургъ—Верро—Юрьевъ (5).

Лифляндская губ.: Верроскій (167).

34. Линія Москва—Кыштымъ (15, 36).

Казанская губ.: 1) Мамадышскій (61, 65).

Нижегородская губ.: 2) Губернскій (34). 3) Княгининскій (355, 376)—**съ вѣтвью на с. Б. Мурашкино.** 4) Сергачскій (561).

Уфимская губ.: 5) Губернскій (11, 20). 6) Бирскій (95).

35. Линія Гороховецъ—Павлово (13).

Нижегородская губ.: 1) Губернскій (37). 2) Горбатовскій (284).

36. Соединеніе Ромодановской желѣзной дороги съ селами Павловымъ, Богородскимъ и Ворсмою (14).

Нижегородская губ.: 1) Губернскій (37). 2) Горбатовскій (284).

37. Линія Нижній-Новгородъ—Вятка (16).

Нижегородская губ.: Макарьевскій (416).

38. Линія Красный Холмъ — Устюжна до соединенія съ Сѣверною желѣзною дорогою (6).

Новгородская губ.: Устюженскій (451).

39. Линія Царицынъ—Челябинскъ, черезъ Оренбургъ, Орскъ, Магнитную Гору, Челябинскъ (54, 80).

Оренбургская губ.: Губернскій (90).

40. Линія Орелъ—Болховъ (31).

Орловская губ.: Болховскій (286).

41. Линія Пенза—Мокшанъ—Нижній Ломовъ—Наровчатъ—Муромъ (38, 39, 40).

Пензенская губ.: Губернскій (22, 23).

42. Линія Муромъ—Краснослободскъ—Арапово (38, 39).

Пензенская губ.: 1) Губернскій (61, 63). 2) Краснослободскій (89).

43. Линія Чембаръ—с. Поимъ—ст. Башмаково (41).

Пензенская губ.: 1) Губернскій (26, 68). 2) Чембарскій (68).

44. Линія Воейково—Беково (42).

Пензенская губ.: 1) Губернскій (26, 68). 2) Чембарскій (68).

45. Линія отъ станціи Инза (или Ночка) чрезъ Городище до Пензы (43).

Пензенская губ.: Городищенскій (69).

46. Линія Чепца—Оса—Красноуфимскъ—Кыштымъ (19).

Пермская губ.: 1) Губернскій (60). 2) Красноуфимскій (263).

47. Линія Березники—Чердынь—Троицкъ на р. Печорѣ (2).

Пермская губ.: 1) Губернскій (60). 2) Чердынскій (489).

48. Дорога отъ г. Кайгорода (Слободского уѣзда) до ст. Очерская или Саввино (Пермь-Котл. ж. д.) (3).

Пермская губ.: Соликамскій (460).

49. Линія Екатеринбургъ — Островская — Шадринскъ — Курганъ (21).

Пермская губ.: 1) Губернскій (60). 2) Шадринскій (498).

50. Соединеніе г. Каменецъ-Подольска съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ (58).

Подольская губ.: Губернскій (66).

51. Дорога отъ Австрійской границы до Могилевской или Волочиской вѣтви Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Ушицкій уѣздъ (57).

Подольская губ.: Ушицкій (1026).

52. Линія г. Ямполь—Жмеринка (59).

Подольская губ.: Ямпольскій (1067).

53. Дорога на г. Зѣньковъ (73).

Полтавская губ.: Зѣньковскій (201).

54 а) Дорога отъ границы Лубенскаго уѣзда, между селами Великая Буромка и Малая Буромка, мимо Стараго и Новаго Каврая на Черкассы (71).

или б) отъ села Лящовки на станцію Пальмира (М.-К.-В. ж. д.) (71).

или в) Еремѣевка-Драбово-Барятинская (72).

Полтавская губ.: Золотоношскій (206).

55 а) Линія отъ деревни Рѣшотки чрезъ Гельмязовъ на ст. Пальмира или Драбово-Барятинская (М.-К.-В. ж. д.) (72).

или б) Линія отъ Кременчуга до Переяславскаго переѣзда, чрезъ Золотоношскій уѣздъ (72).

Полтавская губ.: Золотоношскій (206).

56. Линія Черкассы—Одесса (66).

Полтавская губ.: 1) Золотоношскій (209)—**съ мостомъ черезъ р. Днѣпръ.**
Херсонская губ.: 2) Одесскій (233)—**черезъ г. Вознесенскъ.**

57. Линія Мелекесъ—Бугульма—Уфа (47, 48).

Самарская губ.: 1) Губернскій (9)—**Мелекесъ—Бугульма.** 2) Бугурусланскій (291).
Уфимская губ.: 3) Губернскій (11, 20). 4) Белебеевскій (37).

58. Линія отъ г. Николаевска до Самаро-Златоустовской желѣзной дороги (46).

Самарская губ.: Губернскій (9).

59. Дорога черезъ Бугульминскій уѣздъ (47, 48, 52).

Самарская губ.: Бугульминскій (155, 167).

60. Продолженіе Кротовка-Сергіевской вѣтви до г. Чистополя, съ перешивкою вѣтви въ широкую колею (49).

Самарская губ.: Бугурусланскій (291).

61. Линія Ораніенбаумъ—Нарва (4).

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (12, 29). 2) Петергофскій (62). 3) Ямбургскій (94).

62. Линія Карабулакъ—Сызрань (45).

Саратовская губ.: Хвалынскій (624).

63. Линія Баланда—Балашовъ (44).

Саратовская губ.: Хвалынскій (624).

64. Линія Джанкой—Евпаторія (83).

Таврическая губ.: Евпаторійскій (59).

65. Дорога чрезъ Ялтинскій уѣздъ (84).

Таврическая губ.: Ялтинскій (215).

66. Дорога черезъ г. Шацкъ (37).

Тамбовская губ.: Шацкій (435, 441).

67. Соединеніе Савелино-Кашинской вѣтви съ Московско-Савеловскою желѣзною дорогою чрезъ Калязинъ (7).

Тверская губ.: 1) Губернскій (16). 2) Калязинскій (251). 3) Кашинскій (306).

68. Линія Верховье—Самозвановка—Калуга (С.-Вяз. ж. д.) (32).

Тульская губ.: 1) Губернскій (20). 2) Новосильскій (371, 373, 401).

69. Линія Епифань (Сыз.-Вяз. ж. д.)—Клекотки (С.-Вяз. ж. д.) (или Узловая) (35).

Тульская губ.: 1) Губернскій (20). 2) Епифанскій (285).

70. Линія Веневъ—Узловая (С.-Вяз. ж. д.) (34).

Тульская губ.: Губернскій (20).

71. Вѣтвь Епифань станція—Епифань городъ (35а).

Тульская губ.: Епифанскій (168, 211).

72. Линія Оренбургъ—Стерлитамакъ—Уфа—Пермь (20).

Уфимская губ.: 1) Губернскій (11, 20). 2) Стерлитамакскій (260).

73. Линія Міассъ — Мулдашево — Азнаевка — Карабинская — разные заводы—Мелеузъ—Оренбургъ (53).

Уфимская губ.: Стерлитамакскій (260).

74. Дорога чрезъ г. Изюмъ (76).

Харьковская губ.: Изюмскій (251).

75. Линія Луганскъ — Старобѣльскъ — Валуйки (Юго-Восточныхъ ж. д.) (77).

Харьковская губ.: Старобѣльскій (297).

76. Линія Херсонъ—Николаевъ (69).

Херсонская губ.: Губернскій (42).

77. Линія Херсонъ—Николаевка 1-я (70).

Херсонская губ.: Губернскій (42).

78. Линія Одесса—Долинская (67).

Херсонская губ.: Одесскій (234).

79. Линія Одесса—Овидіополь, съ вѣтвью на г. Маяки (65).

Херсонская губ.: Одесскій (234).

80. Линія Одесса—Николаевъ, съ вѣтвью на Очаковъ (68).

Херсонская губ.: Одесскій (234).

81. Линія Херсонъ—Николо-Козельскъ (70).

Херсонская губ.: Херсонскій У. (395).

82. Линія отъ ст. Унеча (Пол. ж. д.) въ западной части Мглинскаго уѣзда (30).

Черниговская губ.: Мглинскій (273).

83. Узкоколейный путь къ ст. Унеча или Клинцы (29, 30).

Черниговская губ.: Суражскій (429).

84. Линія Иваново-Вознесенскъ—Ростовъ—Угличъ (8).

Ярославская губ.: 1) Губернскій (29). 2) Ростовскій (220). 3) Угличскій (222).

II.

УСЛОВІЯ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

II.

УСЛОВІЯ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

Раздѣлъ II. Условія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

Глава V. Общая характеристика современныхъ условій перевозки грузовъ и организаціи нашего желѣзнодорожнаго хозяйства.

1. Неудовлетворительность и неупорядоченность желѣзнодорожной перевозки вообще.—2. Признаніе существующихъ условій перевозки удовлетворительными.—3. Общія мѣры для улучшенія существующихъ условій перевозки.—4. Усиленіе контроля Правительства надъ желѣзными дорогами и переходъ желѣзныхъ дорогъ въ казну.—5. Организація общественнаго контроля надъ дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ.—6. Предоставленіе особыхъ льготъ для перевозки грузовъ сельскохозяйственныхъ обществъ и товариществъ.—7. Заключенія Комитетовъ.

Неудовлетворительность и неупорядоченность желѣзнодорожной перевозки вообще [15]).

По отношенію къ существующимъ условіямъ перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ въ Трудахъ Комитетовъ содержатся весьма многочисленныя указанія въ томъ смыслѣ, что желѣзнодорожный транспортъ, при настоящемъ положеніи нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, имѣетъ весьма существенные недостатки, которые въ высшей степени неблагопріятно отражаются на интересахъ сельскохозяйственной промышленности. Наши желѣзныя дороги далеко не удовлетворяютъ такимъ основнымъ требованіямъ желѣзнодорожнаго транспорта, какъ скорость доставки, срочность ея, дешевизна перевозки и приспособленіе транспорта къ природѣ перевозимыхъ грузовъ, позволяющее доставлять всевозможные грузы въ сохранномъ видѣ, независимо отъ атмосферическихъ явленій. Поэтому то благотворное вліяніе, которое рельсовые пути вообще оказываютъ на развитіе различныхъ отраслей народнаго труда, у насъ является въ значительной степени парализованнымъ.

Сужденія Комитетовъ относительно высокой стоимости перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ и вообще относительно недостатковъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ точки зрѣнія сельскохозяйственной промышленности, равно какъ и предположенія о мѣрахъ къ исправленію тѣхъ или иныхъ недочетовъ въ тарифной области, сгруппированы въ раздѣлѣ III сего свода. Въ настоящемъ

же раздѣлѣ изложены сужденія о всѣхъ остальныхъ сторонахъ нашего желѣзнодорожнаго транспорта, какъ то: относительно самаго процесса перевозки, пріема, выдачи и храненія грузовъ на станціяхъ, а равно и относительно нѣкоторыхъ другихъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Изъ общаго обзора матеріала, заключающагося въ настоящемъ раздѣлѣ, можно видѣть, что недостатки существующихъ условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія главнѣйшія группы: 1) недостаточная гарантія срочности доставки, наиболѣе рельефно проявляющаяся въ формѣ залежей, 2) медленность перевозки, 3) недостаточное обезпеченіе сохранности грузовъ отъ порчи и утраты (полной или частичной) на станціяхъ и въ пути, и 4) несоотвѣтствіе существующихъ правилъ эксплоатаціи (главнымъ образомъ коммерческой) желѣзныхъ дорогъ съ интересами сельскаго хозяйства.

Недостаточная гарантія срочности доставки, а иногда (при залежахъ) даже и полное отсутствіе таковой, объясняются, по преимуществу, недостаточностью подвижного состава и пропускной способности желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ, при современныхъ условіяхъ торговли, обмѣнъ сельскохозяйственными продуктами между внутренними районами, а тѣмъ болѣе сбытъ ихъ на международный рынокъ не могутъ съ выгодою совершаться при отсутствіи увѣренности въ срочности доставки.

Медленность перевозки обусловливается цѣлымъ рядомъ причинъ, среди которыхъ главными являются неудовлетворительность личнаго состава желѣзнодорожной администраціи, сказывающаяся иногда въ недостаточной распорядительности и не вполнѣ внимательномъ отношеніи къ исполненію служебныхъ обязанностей, а также нѣкоторые недостатки техническаго свойства (слабое оборудованіе узловыхъ станцій, разъѣздовъ, водоснабженія и т. д.).

Недостаточное обезпеченіе сохранности грузовъ обусловливается, съ одной стороны, отсутствіемъ на станціяхъ необходимаго количества крытыхъ помѣщеній, приспособленныхъ для храненія грузовъ до отправки и по прибытіи ихъ, съ другой стороны, — недостаточностью спеціальнаго подвижного состава и приспособленій для перевозки такихъ грузовъ, которые по своей природѣ требуютъ соблюденія извѣстныхъ условій при перевозкѣ во избѣжаніе порчи отъ атмосферическихъ вліяній (вагоны-ледники, отапливаемые вагоны и т. п.), также—неприспособленностью вагоновъ для перевозки животныхъ, требующихъ въ пути извѣстныхъ удобствъ (водопоя, кормленія, охраны отъ увѣчій и т. п.), и, наконецъ, небрежнымъ отношеніемъ желѣзнодорожныхъ агентовъ къ сданнымъ имъ для перевозки грузамъ (хищеніе, порча укупорки и др.).

Что касается несоотвѣтствія существующихъ правилъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ съ интересами сельскаго хозяйства, то таковое проявляется: 1) въ недопущеніи пріема грузовъ на всѣхъ станціяхъ (для скота — на нѣкоторыхъ станціяхъ и для всякихъ вообще грузовъ — на полустанкахъ и разъѣздахъ); 2) въ ограниченности времени работы станцій по пріему и выдачѣ грузовъ; 3) въ сложности формальностей по пріему и выдачѣ грузовъ (въ томъ числѣ ветеринарный осмотръ съ цѣлью опредѣленія категоріи скота въ виду принятыхъ основаній для нормировки нагрузки скота въ вагонъ); 4) въ сложности правилъ объ очередяхъ отправки и въ существованіи особыхъ льготъ въ пользованіи подвижнымъ составомъ для горнозаводской и свеклосахарной промышленности; 5) въ сложности и излишнемъ формализмѣ, а въ то же время и недостаточной строгости правилъ, опредѣляющихъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за просрочку (частые случаи сложенія отвѣтственности), порчу, утерю, утрату и хищеніе грузовъ, переборы, несвоевременную выплату наложенныхъ платежей и т. п.

Всѣ перечисленные выше недостатки существующихъ условій перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ весьма неблагопріятно отзываются на сельскохозяйственной промышленности. Между тѣмъ отъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ можно было бы ожидать болѣе совершеннаго выполненія тѣхъ задачъ, которыя имѣлись въ виду при ихъ сооруженіи, такъ какъ государство затратило на постройку дорогъ большіе капиталы и долго еще будетъ напрягать свои платежныя силы, чтобы оплатить эти капиталы (Самарская, 333).

Неудовлетворительность постановки нашего желѣзнодорожнаго дѣла наноситъ двоякій ущербъ сельскому хозяйству: съ одной стороны—непосредственный, вслѣдствіе тѣхъ прямыхъ убытковъ, которые несетъ сельское хозяйство отъ желѣзнодорожныхъ неурядицъ, затрудняющихъ сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, нарушающихъ торговыя сдѣлки и влекущихъ за собою порчу, нерѣдко даже полную утрату грузовъ, и, съ другой стороны—косвенный, въ силу того, что главная тяжесть платежей по капиталамъ, затраченнымъ государствомъ на желѣзнодорожныя предпріятія, ложится на сельское населеніе, являющееся главнымъ плательщикомъ всякаго рода налоговъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ указывается, что при настоящемъ положеніи дѣла борьба съ желѣзными дорогами въ цѣляхъ устраненія безпорядковъ непосильна не только частнымъ лицамъ, но даже и сельскохозяйственнымъ обществамъ, такъ какъ жалобы на желѣзнодорожныя управленія остаются нерѣдко безъ послѣдствій (Рязанская, 325).

Случаи признанія существующихъ условій перевозки удовлетворительными[16].

На ряду съ указаніями на недостатки существующихъ условій перевозки, были высказаны также единичныя сужденія въ томъ смыслѣ, что въ настоящее время по отношенію къ отдѣльнымъ грузамъ эти условія, съ точки зрѣнія мѣстныхъ нуждъ, можно признать въ общемъ удовлетворительными. Болѣе подробныя указанія въ этомъ смыслѣ приведены въ дальнѣйшихъ главахъ настоящаго раздѣла, при изложеніи сужденій относительно условій перевозки отдѣльныхъ видовъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Общія мѣры для улучшенія существующихъ условій перевозки.

Въ цѣляхъ устраненія совокупности отмѣченныхъ выше неблагопріятныхъ условій желѣзнодорожнаго транспорта, на ряду съ отдѣльными конкретными предложеніями о необходимости принятія тѣхъ или другихъ мѣръ къ устраненію отдѣльныхъ отрицательныхъ явленій, весьма многими Комитетами были высказаны общія пожеланія объ улучшеніи и объ упорядоченіи существующихъ условій желѣзнодорожной перевозки.

Усиленіе контроля Правительства надъ желѣзными дорогами и переходъ желѣзныхъ дорогъ въ казну[17].

Такъ, указывалось, что одною изъ общихъ мѣръ, которыя могли бы служить для этой цѣли, явилось бы усиленіе контроля Правительства надъ дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ и даже полное сосредоточеніе всего желѣзнодорожнаго хозяйства въ рукахъ казны (Орловская, 305, 306; Рязанская, 348; Самарская, 341, 342).

По этому поводу, однако, были высказаны также соображенія въ томъ смыслѣ, что казенное желѣзнодорожное хозяйство еще менѣе, чѣмъ частное, способно отвѣтить нуждамъ сельскохозяйственной промышленности, такъ какъ и теперь замѣчается, что служащіе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, не будучи непосредственно заинтересованы въ развитіи перевозокъ, относятся къ своимъ обязанностямъ не лучше, чѣмъ служащіе на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ (Саратовская, 339).

Кромѣ того, указывалось, что при сосредоточеніи желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ казны контроль и администрація желѣзныхъ дорогъ будутъ находиться въ однѣхъ рукахъ и что такое совмѣстительство не можетъ обезпечить успѣха (Самарская, 382; Рязанская, 556).

Организація общественнаго контроля надъ дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ[18].

Въ тѣхъ же цѣляхъ устраненія желѣзнодорожныхъ неурядицъ указывалось на желательность установленія общественнаго контроля надъ дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ. Способы осуществленія такого контроля предлагались различные, а именно: введеніе въ составъ желѣзнодорожныхъ управленій представителей земствъ съ правомъ рѣшающаго голоса; въ другихъ случаяхъ рекомендовалось организовать этотъ контроль на тѣхъ же основаніяхъ, какія приняты по отношенію къ контролю за дѣйствіями элеваторовъ (Саратовская, 342); болѣе ограниченными являются пожеланія о томъ, чтобы былъ установленъ общественный контроль земствъ и сельско-

хозяйственныхъ обществъ надъ распредѣленіемъ вагоновъ въ періоды наиболѣе оживленнаго движенія (Харьковская, 251). Наконецъ, было высказано пожеланіе, чтобы Уѣзднымъ Земскимъ Управамъ, какъ учрежденіямъ ближе всего освѣдомленнымъ о количествѣ хлѣбныхъ грузовъ, могущихъ поступить на желѣзнодорожныя станціи своего уѣзда, было предоставлено право непосредственнаго сношенія съ управленіями желѣзныхъ дорогъ и Министерствомъ Путей Сообщенія объ увеличеніи, въ случаѣ надобности, подвижного состава и устраненіи задержекъ и залежей хлѣбныхъ грузовъ, а также относительно упорядоченія отправки и храненія этихъ грузовъ (Пензенская, 147).

Предоставленіе особыхъ льготъ для перевозки грузовъ сельскохозяйственныхъ обществъ и товариществъ 19).

Въ видахъ упорядоченія внутренней и экспортной торговли, Ревельскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ было высказано пожеланіе, чтобы грузамъ сельскохозяйственныхъ обществъ и товариществъ были предоставлены особыя льготы по перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ. Однако, Эстляндскій Губернскій Комитетъ нашелъ, что установленіе такихъ льготъ сельскохозяйственнымъ обществамъ, хотя и можетъ благопріятствовать развитію такихъ обществъ и союзовъ, но ни коимъ образомъ не можетъ содѣйствовать хозяйству всей губерніи въ широкомъ смыслѣ, такъ какъ подчиняетъ интересы торговли и промышленности, а также отдѣльныхъ сельскихъ хозяевъ, интересамъ немногихъ лицъ, состоящихъ членами обществъ. Поэтому, если бы Правительство усмотрѣло надобность въ предоставленіи особыхъ льготъ по перевозкѣ товаровъ, необходимыхъ для сельскихъ хозяевъ, то льготы эти надлежало бы распространить на всѣ полезные для сельскаго хозяйства товары, выписываемые сельскими хозяевами, по удостовѣреніямъ какъ правленій сельскохозяйственныхъ обществъ, такъ и правительственныхъ учрежденій, которыя должны быть указаны въ законѣ. Такъ какъ, однако, предоставленіе преимуществъ въ перевозкѣ для сельскихъ хозяевъ, хотя и можетъ поддержать ихъ, но въ то же время можетъ причинить убытки другимъ отраслямъ промышленности и торговли, то льгота эта на общемъ экономическомъ бытѣ можетъ отразиться невыгодно (Эстляндская, 34).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду изложенныхъ сужденій, Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Владимірская губ.: 1) Губернскій (52). 2) Ковровскій (102). 3) Переяславскій (122).

Волынская губ.: 4) Заславскій (105).

Воронежская губ.: 5) Губернскій (15)—**особенно при вывозѣ за границу.** 6) Бирюченскій (53). 7) Валуйскій (88). 8) Задонскій (109, 113).

Екатеринославская губ.: 9) Бахмутскій (91). 10) Маріупольскій (145). 11) Павлоградскій (240).

Ковенская губ.: 12) Россіенскій (138, 140).

Костромская губ.: 13) Губернскій (110).

Курская губ.: 14) Фатежскій (789)—**по примѣру заграничныхъ дорогъ.**

Лифляндская губ.: 15) Губернскій (8, 49)—**особенно для внутреннихъ перевозокъ.**

Могилевская губ.: 16) Черниковскій (155).

Московская губ.: 17) Рузскій (495, 532). 18) Серпуховскій (616, 630).

Нижегородская губ.: 19) Губернскій (35). 20) Княгининскій (384). 21) Макарьевскій (409).

Пензенская губ.: 22) Губернскій (61). 23) Чембарскій (159).

Подольская губ.: 24) Губернскій (124).

Полтавская губ.: 25) Губернскій (58). 26) Гадячскій (183). 27) Кременчугскій (317). 28) Лохвицкій (468). 29) Миргородскій (694, 699). 30) Роменскій (779).

Псковская губ.: 31) Губернскій (58)—**въ прямыхъ сообщеніяхъ.** 32) Великолуцкій (110)—**то же.** 33) Новоржевскій (117)—**на экспортъ.**

Рязанская губ.: 34) Ряжскій (375). 35) Рязанскій У. (496). 36) Спасскій (660).

Самарская губ.: 37) Николаевскій (341, 358).

С.-Петербургская губ.: 38) Губернскій (17).

Саратовская губ.: 39) Губернскій (183). 40) Кузнецкій (489) — **урегулированіе движенія.**

Симбирская губ.: 41) Симбирскій У. (493).

Тамбовская губ.: 42) Моршанскій (328)—**урегулированіе движеніе въ цѣляхъ обезпеченія интересовъ отправителей.** 43) Усманскій (431).

Тверская губ.: 44) Губернскій (25, 90).

Тульская губ.: 45) Губернскій (21). 46) Веневскій (139). 47) Епифанскій (205, 253). 48) Крапивинскій (355).

Черниговская губ.: 49) Губернскій (28). 50) Мглинскій (276).

Ярославская губ.: 51) Губернскій (22, 25). 52) Мологскій (113). 53) Ростовскій (220)—**съ пересмотромъ существующихъ правилъ перевозки.**

2. Желателенъ переходъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе Правительства.

Курская губ.: 1) Старооскольскій (572)—**но чтобы дороги не служили источникомъ дохода.**

Орловская губ.: 2) Брянскій (305, 306).

3. Желателенъ болѣе строгій контроль надъ желѣзными дорогами со стороны Правительства.

Самарская губ.: Николаевскій (341, 342).

4. Совмѣстительство въ лицѣ казны владѣльца дороги и блюстителя за существующими на ней порядками представляется нежелательнымъ.

Самарская губ.: Новоузенскій (382).

5. Желательно учрежденіе общественнаго контроля надъ дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ.

Екатеринославская губ.: Павлоградскій (240).

6. Желательно привлеченіе представителей сельскохозяйственной промышленности и торговли къ контролю надъ перевозкой сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Курская губ.: Курскій У. (318).

7. Желательна разработка всѣхъ вопросовъ, касающихся перевозки товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, при непремѣнномъ широкомъ участіи отправителей.

Рязанская губ.: Скопинскій (625, 629).

8. Желательно введеніе общественнаго контроля со стороны земствъ и городовъ, на подобіе элеваторныхъ комитетовъ, надъ эксплоатаціей желѣзныхъ дорогъ.

Саратовская губ.: Балашовскій (342).

9. Желательно допущеніе представителей земствъ въ управленія желѣзныхъ дорогъ съ правомъ голоса по всѣмъ вопросамъ, имѣющимъ соприкосновеніе съ интересами сельскаго хозяйства.

Херсонская губ.: Тираспольскій (362).

10. Желательно организовать изъ представителей сельскохозяйственныхъ обществъ и земства надзоръ за подачей вагоновъ въ въ мѣсяцы наибольшей отправки хлѣба.

Харьковская губ.: Изюмскій (251).

11. Желательно, чтобы Уѣзднымъ Управамъ было предоставлено право непосредственно сноситься съ управленіями желѣзныхъ дорогъ и Министерствомъ Путей Сообщенія объ увеличеніи, въ случаѣ надобности, подвижного состава и устраненіи задержки и залежей хлѣбныхъ грузовъ, а также относительно упорядоченія отправки и храненія ихъ.

Пензенская губ.: Саранскій (147).

12. При перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ слѣдовало бы давать преимущество товарамъ сельскохозяйственныхъ обществъ и товариществъ.

Эстляндская губ.: Ревельскій (180).

Глава VI. Срочность желѣзнодорожной доставки.

1. Отсутствіе срочности доставки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.—2. Очереди отправки грузовъ.—3. Мѣры для достиженія срочности доставки.—4. Заключенія Комитетовъ.

Отсутствіе срочности доставки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ [20]).

Кореннымъ недостаткомъ транспорта по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ является отсутствіе срочности доставки. Сельскій хозяинъ или торговецъ, заключая сдѣлку по продажѣ продуктовъ или же пріобрѣтая орудія производства, машины, удобренія, сѣмена и т. п., при настоящемъ положеніи дѣла не можетъ быть вполнѣ увѣренъ въ томъ, что къ назначенному сроку доставитъ или получитъ свой товаръ.

Въ нашей хлѣбной торговлѣ ни о какой срочности доставки не можетъ быть и рѣчи; срочность доставки замѣнило число дубликата накладной, т. е. момента отправленія, который только и гарантируется продавцами. Покупатель же, принимая дубликатъ, никогда не знаетъ, когда онъ получитъ товаръ: черезъ недѣлю, мѣсяцъ или полгода (Рязанская, 629); между тѣмъ въ торговлѣ важны срокъ и быстрота оборота, и эти главные факторы не могутъ мириться съ опозданіемъ поѣздовъ и несвоевременностью доставки (Полтавская, 775). Срочности доставки придается вообще чрезвычайно важное значеніе, и были высказаны даже сужденія, что не такъ важно обезпечить скорость доставки, какъ ея срочность (Полтавская, 34).

Очереди отправки грузовъ [21]).

Между тѣмъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ при сколько-нибудь выходящемъ изъ нормы количествѣ отправокъ немедленная отправка грузовъ по назначенію прекращается и для скопившихся на станціяхъ грузовъ устанавливается очередь отправки.

По отношенію къ существующему порядку этихъ очередей отмѣчается то обстоятельство, что грузы горнозаводской и свекло-сахарной промышленности пользуются нѣкоторыми преимуществами предъ всѣми прочими грузами, такъ какъ для нихъ въ настоящее время очереди отправки замѣнены разверсткой вагоновъ между отправителями. Такая мѣра установлена въ южномъ горнозавод-

скомъ районѣ для перевозки каменнаго угля, руды и флюсовъ, и въ юго-западныхъ губерніяхъ—для свекловицы. Между тѣмъ продукты сельскохозяйственной промышленности нерѣдко по природѣ своей требуютъ немедленной отправки во избѣжаніе порчи, которой не подвержены перечисленные выше продукты.

Кромѣ того, указывается, что въ настоящее время желѣзныя дороги не включаютъ въ очередь тѣ грузы, которые находятся въ частныхъ складахъ, но не ввезены въ желѣзнодорожныя помѣщенія. Это обстоятельство является для сельскохозяйственной промышленности обременительнымъ, такъ какъ желѣзнодорожныя станціи не въ достаточной мѣрѣ оборудованы складочными помѣщеніями, вслѣдствіе чего ввозъ груза на станцію нерѣдко сопровождается его порчею, тогда какъ при храненіи въ частныхъ складахъ онъ могъ бы быть сохраненъ въ неиспорченномъ видѣ (Рязанская, 276).

Затѣмъ отмѣчено, что практикуемое нынѣ веденіе порядка очередей не по отдѣльнымъ станціямъ, а по цѣлой линіи, оказывается неудовлетворяющимъ интересамъ сельскохозяйственной промышленности (Кіевская, 331).

Мѣры для достиженія срочности доставки 22).

Въ виду перечисленныхъ обстоятельствъ были высказаны весьма многочисленныя пожеланія о принятіи всевозможныхъ мѣръ для достиженія срочности доставки сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Къ числу такихъ мѣръ слѣдуетъ прежде всего отнести установленіе отправки сельскохозяйственныхъ произведеній (въ особенности скоропортящихся) въ первую очередь, безъ задержки.

По отношенію къ перевозкѣ хлѣба было указано, что въ осенній періодъ этому грузу должно быть предоставляемо особое преимущество въ очередяхъ отправки, такъ какъ хлѣбъ представляетъ основной предметъ производства обширныхъ хлѣбныхъ районовъ и поступаетъ на желѣзныя дороги огромными массами, преимущественно въ теченіе нѣсколькихъ осеннихъ и весеннихъ мѣсяцевъ, въ силу необходимости (Екатеринославская, 77).

Затѣмъ были высказаны пожеланія, чтобы очередь велась не по линіи, а по станціямъ *). Относительно грузовъ, находящихся въ зернохранилищахъ, указано на желательность предоставленія имъ преимуществъ въ очередяхъ отправки, такъ какъ при существующемъ положеніи дѣла помѣщеніе хлѣба въ зернохранилища въ ожиданіи повышенія цѣнъ не можетъ гарантировать возможности воспользоваться такимъ повышеніемъ, вслѣдствіе необходимости считаться съ очередью отправки (Кіевская, 331).

---

*) Согласно постановленію Министра Путей Сообщенія отъ $\frac{14}{16}$ октября 1896 г. за № 17534, очереди ведутся по станціямъ. *Прим. составит.*

Кромѣ того, было обращено вниманіе на цѣлесообразность включенія грузовъ, хранящихся въ частныхъ складахъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, въ общую станціонную очередь *), какъ средства поощренія частныхъ лицъ и обществъ къ устройству складочныхъ помѣщеній при желѣзнодорожныхъ станціяхъ (Рязанская, 16).

Какъ на мѣру репрессивную, направленную къ достиженію срочности доставки, указывалось на установленіе усиленной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за невыполненіе срочности доставки. Такая отвѣтственность была бы совершенно справедлива, такъ какъ сами желѣзныя дороги (на основаніи ст. 81 Общ. Уст. Росс. ж. д.) взимаютъ штрафъ (полежалое), если получатель пропуститъ срокъ, установленный для вывоза товаровъ со станціи (Тамбовская, 188).

Справедливость установленія усиленной отвѣтственности, кромѣ того, подтверждается тѣмъ, что желѣзныя дороги, задерживая по своему усмотрѣнію грузъ на станціи отправленія, лишаютъ отправителя въ то же время возможности распорядиться грузомъ по своему усмотрѣнію, такъ какъ—въ случаѣ переадресованія груза или вывоза его обратно со станціи—взыскиваютъ сборъ за храненіе въ такомъ размѣрѣ, который нерѣдко превышаетъ даже размѣръ самой провозной платы (Симбирская, 47, 48).

Отвѣтственность за срочность доставки признается желательнымъ установить законодательнымъ порядкомъ, такъ какъ въ настоящее время желѣзными дорогами зачастую практикуется сложеніе съ себя такой отвѣтственности (Самарская, 238) или даже полный отказъ отъ пріема грузовъ (Волынская, 163; Пензенская, 147). Между тѣмъ сложеніе отвѣтственности наноситъ столь существенный ущербъ сельскому хозяйству, что случаи такого сложенія должны были бы имѣть мѣсто лишь при стихійныхъ бѣдствіяхъ (Харьковская, 210) или вообще при наличности особо важныхъ обстоятельствъ, къ числу которыхъ, однако, не должна быть причисляема порча пути и подвижного состава (Херсонская, 362).

Кромѣ того, были высказаны пожеланія объ установленіи срочности доставки съ обязательствомъ пріема отъ отправителей всего подвезеннаго на станцію товара (Волынская, 163).

На ряду съ мѣрами, предлагавшимися въ цѣляхъ достиженія срочности доставки, слѣдуетъ отмѣтить также пожеланіе о томъ, чтобы желѣзныя дороги при пріемѣ грузовъ къ отправленію въ періодъ залежей указывали опредѣленный срокъ, послѣ котораго

---

*) Постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ $\frac{27\text{ сентября}}{2\text{ октября}}$ 1896 г. за № 16511 это разрѣшено. *Прим. состав.*

онѣ обязаны отвѣчать за медлительность, а не ограничивались неопредѣленною отмѣткой въ накладной, что грузъ принятъ «съ обожданіемъ на складѣ» (Самарская, 341, 357, 358). Такимъ срокомъ, по нѣкоторымъ отзывамъ, было бы желательно считать время сдачи груза на станцію, а не время пріема его къ отправкѣ, какъ это практикуется теперь (Кіевская, 406).

Существующую нынѣ ограниченную отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за несвоевременную доставку признается желательнымъ усилить и даже замѣнить обще-гражданскою отвѣтственностью за неисполненіе обязательства, т. е. установить для желѣзныхъ дорогъ отвѣтственность за тѣ убытки, которые отправитель несетъ вслѣдствіе неисполненія дорогою обязательствъ по срочной доставкѣ. Такое пожеланіе мотивируется тѣмъ, что установленный нынѣ возвратъ извѣстнаго процента изъ провозной платы въ качествѣ вознагражденія за просрочку оказывается совершенно недостаточнымъ, такъ какъ возвращается рубль или два, а убытки оцѣниваются въ сотни рублей (Владимірская, 74; Екатеринославская, 44).

Къ числу мѣръ по усиленію отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ отнести также и мѣры, направленныя къ облегченію формальностей, съ которыми сопряжено въ настоящее время полученіе вознагражденія за просрочку. Въ этихъ видахъ предлагалось, между прочимъ, измѣнить существующія правила предъявленія претензій къ желѣзнымъ дорогамъ за просрочку груза въ томъ смыслѣ, чтобы претендентомъ являлся держатель накладной, а не лицо, расписавшееся въ дубликатѣ въ полученіи груза. По мнѣнію Ярославскаго Губернскаго Комитета, эта мѣра должна вызвать большое упрощеніе судебнаго производства по подобнаго рода дѣламъ (Ярославская, 31, 213).

По этому поводу было, однако, указано, съ одной стороны, что практически установленіе гражданской отвѣтственности за просрочку будетъ неосуществимо, что суды будутъ завалены исками, не говоря уже о злоупотребленіяхъ, къ которымъ это можетъ повести (Екатеринославская, 44), а, съ другой стороны,—что существующія статьи 110 и 117 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ достаточной мѣрѣ гарантируютъ грузоотправителей въ указанномъ отношеніи (Эстляндская, 35, 105).

Сверхъ того, обращалось вниманіе на то, что гарантія срочности доставки могла бы быть возложена на желѣзныя дороги, если бы эти послѣднія затратили громадныя средства на усиленіе своей провозоспособности и на устройство элеваторовъ и складовъ, но такая мѣра была бы экономически невыгодна и на нее едва ли можно было бы рѣшиться, такъ какъ въ годы слабаго вывоза

хлѣба всѣ эти дорого стоящія сооруженія будутъ бездѣйствовать. При настоящемъ же положеніи дѣла желѣзныя дороги волею-неволею бываютъ поставлены въ необходимость слагать съ себя отвѣтственность за срочность доставки грузовъ, прибѣгая, впрочемъ, къ этой мѣрѣ только въ исключительныхъ случаяхъ (Полтавская, 34).

Заключенія Комитетовъ.

Сообразно изложеннымъ выше сужденіямъ и соображеніямъ Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно установленіе обязательнаго для желѣзныхъ дорогъ пріема всего подвезеннаго къ станціи товара.

Волынская губ.: Новоградъ-Волынскій (163).

2. Желательно устранить отказы желѣзныхъ дорогъ въ перевозкѣ грузовъ.

Воронежская губ.: Задонскій (109)—**молочныхъ продуктовъ.**

3. Необходимо, чтобы желѣзныя дороги несли за несвоевременное принятіе и отправку грузовъ, привезенныхъ на станцію, такую же матеріальную отвѣтственность, какую онѣ несутъ нынѣ передъ отправителями за просрочку доставки грузовъ по назначенію.

Пензенская губ.: Саранскій (147).

4. Желательно, чтобы было усилено движеніе на желѣзныхъ дорогахъ и былъ установленъ болѣе строгій надзоръ за подачею вагоновъ и своевременной перевозкой сельскохозяйственныхъ грузовъ.

Харьковская губ.: Губернскій (22).

5. Желательно улучшеніе надзора за правильностью и своевременностью доставки сельскохозяйственныхъ грузовъ.

Московская губ.: Звенигородскій (294).

6. Желательно или отмѣнить для сахарной свекловицы внѣочередную отправку, или же отдѣлять для перевозки ея особый вагонный паркъ, не стѣсняя перевозки другихъ грузовъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (26). 2) Острожскій (191).

7. Желательно, чтобы льготная очередь отправки свеклы примѣнялась на разстояніи не далѣе двухъ станцій отъ сахарныхъ заводовъ.

Полтавская губ.: Лубенскій (648, 649).

8. Признается очень важнымъ, чтобы сельскохозяйственнымъ произведеніямъ, въ особенности—скоропортящимся, при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, отдавалось преимущество и они отправлялись бы въ первую очередь безъ задержекъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82)—**вагонамъ съ живымъ грузомъ.** 2) Двинскій (239, 246)—**то же.**

Вятская губ.: 3) Вятскій У. (148, 194). 4) Нолинскій (483)—**хлѣба въ слѣдующіе за уборкой съ полей мѣсяцы.**

Екатеринославская губ.: 5) Александровскій (77)—**для хлѣбныхъ грузовъ въ сезонъ перевозки хлѣба.**

Херсонская губ.: 6) Тираспольскій (362)—**для животныхъ и фруктовъ.**

9. Для станцій, гдѣ устроены зернохранилища, желательно введеніе очереди отправки хлѣбныхъ грузовъ по каждой станціи отдѣльно, а не по всей линіи желѣзной дороги.

Кіевская губ.: Бердичевскій (331).

10. Желательно, чтобы хранящійся въ частныхъ складахъ при желѣзныхъ дорогахъ хлѣбъ включался въ очередь наравнѣ съ грузами желѣзныхъ дорогъ.

Рязанская губ.: Губернскій (16).

11. Желательно установленіе болѣе совершеннаго порядка ожиданія хлѣбныхъ грузовъ.

Рязанская губ.: Раненбургскій (339).

12. Желательно установленіе срочности доставки сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Бессарабская губ.: 1) Кишиневскій (214, 287)—**вина виноградnаго.**

Виленская губ.: 2) Виленскій У. (73).

Витебская губ.: 3) Губернскій (82)—**живыхъ животныхъ и саженцевъ.** 4) Невельскій (369)—**животныхъ и саженцевъ.** 5) Себежскій (513)—**масла и молока.**

Владимірская губ.: 6) Меленковскій (113).

Вологодская губ.: 7) Вологодскій У. (151).

Волынская губ.: 8) Новоградъ-Волынскій (163).

Гродненская губ.: 9) Губернскій (9, 122, 149). 10) Бѣльскій (381). 11) Слонимскій (525).

Казанская губ.: 12) Чистопольскій (209).

Костромская губ.: 13) Губернскій (183). 14) Нерехтскій (485)—**для скоропортящихся грузовъ въ приспособленныхъ вагонахъ.**

Курская губ.: 15) Губернскій (20). 16) Льговскій (423). 17) Новооскольскій (470). 18) Старооскольскій (572). 19) Суджанскій (763).

Лифляндская губ.: 20) Губернскій (50). 21) Юрьевскій (231).

Московская губ.: 22) Звенигородскій (278, 294).

Нижегородская губ.: 23) Губернскій (35).

Орловская губ.: 24) Губернскій (93)—**для скота.**

Полтавская губ.: 25) Губернскій (35, 58). 26) Лубенскій (636). 27) Роменскій (774)—**для молочныхъ продуктовъ;** (775, 779)—**вообще.** 28) Хорольскій (787, 826)—**для скота.**

Псковская губ.: 29) Губернскій (58, 59)—**съ отмѣткою на накладной.**

Рязанская губ.: 30) Ряжскій (375). 31) Спасскій (660).

С.-Петербургская губ.: 32) Губернскій (17, 34). 33) Царскосельскій (74).

Смоленская губ.: 34) Гжатскій (91)—**для молочныхъ продуктовъ.**

Таврическая губ.: 35) Губернскій (11). 36) Симферопольскій (197)—**для вина.**

Тамбовская губ.: 37) Губернскій (13). 38) Моршанскій (328, 334).

Тульская губ.: 39) Губернскій (21). 40) Ефремовскій (316). 41) Крапивенскій (356). 42) Новосильскій (371, 398). 43) Тульскій У. (469).

Харьковская губ.: 44) Губернскій (22). 45) Изюмскій (251).

Черниговская губ.: 46) Городнянскій (185, 189)—**для скота.** 47) Мглинскій (276).

13. Желательно установленіе срочности доставки въ законодательномъ порядкѣ.

Самарская губ.: Бугурусланскій (238, 292).

14. Желательно установленіе срочности доставки со времени сдачи груза на станцію, а не съ момента отправки.

Кіевская губ.: Звенигородскій (406, 437).

15. Желательно установленіе срочности доставки съ указаніемъ дня отправки.

Саратовская губ.: 1) Губернскій (184).

Харьковская губ.: 2) Харьковскій У. (427).

Херсонская губ.: 3) Тираспольскій (362).

Черниговская губ.: 4) Губернскій (28). 5) Городнянскій (179, 185, 189). 6) Мглинскій (276).

16. Желательно назначеніе станціею желѣзной дороги приблизительнаго срока отправки сданнаго ей груза и срока доставки на мѣсто его назначенія.

Самарская губ.: 1) Новоузенскій (382).

Херсонская губ.: 2) Тираспольскій (362)—**соотвѣтственно минимальному количеству верстъ пробѣга.**

17. Желательна замѣна желѣзнодорожнаго термина «съ обожданіемъ на складѣ» опредѣленнымъ срокомъ, послѣ котораго желѣзная дорога должна отвѣчать за срочность доставки.

Самарская губ.: Николаевскій (341, 358).

18. Желательно увеличеніе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за несвоевременную доставку грузовъ.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (163, 166).

Владимірская губ.: 2) Губернскій (50). 3) Владимірскій У. (72, 74)—**для саженцевъ.**

Волынская губ.: 4) Губернскій (25)—**особенно фруктовъ.** 5) Новоградъ-Волынскій (163).

Екатеринославская губ.: 6) Губернскій (45). 7) Верхнеднѣпровскій (128). 8) Славяносербскій (248).

Казанская губ.: 9) Спасскій (120).

Калужская губ.: 10) Мещовскій (262).

Кіевская губ.: 11) Чигиринскій (1130).

Курская губ.: 12) Губернскій (4, 6). 13) Новооскольскій (471). 14) Фатежскій (788).

Лифляндская губ.: 15) Губернскій (9). 16) Венденскій (174).

Могилевская губ.: 17) Рогачевскій (132).

Московская губ.: 18) Губернскій (12).

Нижегородская губ.: 19) Губернскій (35).

Подольская губ.: 20) Ольгопольскій (948).

Псковская губ.: 21) Губернскій (58). 22) Великолуцкій (110).

Рязанская губ.: 23) Губернскій (16, 17). 24) Раненбургскій (329, 340). 25) Ряжскій (375). 26) Скопинскій (625).

С.-Петербургская губ.: 27) Губернскій (17).

Симбирская губ.: 28) Губернскій (48). 29) Симбирскій У. (488).

Таврическая губ.: 30) Губернскій (10). 31) Перекопскій (169).

Тамбовская губ.: 32) Губернскій (13). 33) Кирсановскій (188, 193). 34) Моршанскій (328).

Тульская губ.: 35) Губернскій (21). 36) Бѣлевскій (124). 37) Новосильскій (371, 398)—**какъ полежалое.**

Херсонская губ.: 38) Тираспольскій (362)—**съ потерею права взысканія за полежалое.**

Черниговская губ.: 39) Новозыбковскій (300).

Эстляндская губ.: 40) Ревельскій (180).

Ярославская губ.: 41) Рыбинскій (213).

19. Желательно установить обязательное для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ возможно бо́льшее посуточное количество верстъ передвиженія грузовъ и штрафы въ пользу грузоотправителя за опозданіе безъ особо уважительныхъ причинъ (къ которымъ не должна быть причисляема порча пути и подвижного состава), съ возможнымъ увеличеніемъ означенной посуточной нормы для перевозки животныхъ и фруктовъ.

Херсонская губ.: Тираспольскій (362).

20. Желательно установленіе за несвоевременную доставку сельскохозяйственныхъ грузовъ ускоренной и упрощенной судебной отвѣтственности желѣзнодорожныхъ управленій по мѣсту отправленія этихъ грузовъ, а не по мѣсту нахожденія главныхъ конторъ и правленій.

Казанская губ.: Спасскій (120).

21. Желательно недопущеніе сложенія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за несвоевременную доставку грузовъ.

Волынская губ.: 1) Дубенскій (67).

Харьковская губ.: 2) Волчанскій (210).

22. Желательно установленіе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за убытки отъ несвоевременной доставки грузовъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (18). 2) Кишиневскій (214, 287)—**за порчу фруктовъ.**

Волынская губ.: 3) Новоградъ-Волынскій (163).

Нижегородская губ.: 4) Горбатовскій (285).

23. Желательно измѣнить правило предъявленія исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ за просрочку и утерю груза въ томъ смыслѣ, чтобы претендентомъ являлся держатель накладной, а не лицо, расписавшееся на дубликатѣ въ полученіи груза.

Ярославская губ.: 1) Губернскій (31). 2) Рыбинскій (213).

24. Существующія узаконенія объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ въ достаточной мѣрѣ гарантируютъ интересы грузоотправителей.

Эстляндская губ.: Губернскій (35, 105).

Глава VII. Залежи хлѣба на желѣзныхъ дорогахъ.

1. Залежи.—2. Вредныя стороны залежей.—3. Причины образованія залежей.—4. Техническіе недостатки нашихъ желѣзныхъ дорогъ.—5. Отсутствіе сельскохозяйственнаго кредита.—6. Измельчаніе хлѣбной торговли.—7. Сыромолотность хлѣба.—8. Неудовлетворительное состояніе грунтовыхъ дорогъ.—9. Страхъ образованія залежей.—10. Недостаточная пріемоспособность портовъ.—11. Воинскіе маневры.—12. Строй желѣзнодорожныхъ тарифовъ.—13. Необходимость устраненія залежей.—14. Заключенія Комитетовъ.

Залежи 23).

Отсутствіе срочности доставки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ и всѣ желѣзнодорожные безпорядки наиболѣе рельефнымъ образомъ замѣчаются во время такъ называемыхъ залежей.

Каждый годъ осенью и зимою, въ самый разгаръ передвиженія хлѣбныхъ грузовъ къ портамъ и къ внутреннимъ центрамъ потребленія, на желѣзнодорожныхъ станціяхъ можно видѣть цѣлыя горы мѣшковъ съ хлѣбомъ, ожидающихъ погрузки въ вагоны. Хлѣбомъ этимъ сначала заполняются крытыя помѣщенія, которыхъ на станціяхъ весьма недостаточно, а потомъ хлѣбъ складывается въ мѣшкахъ или куляхъ на открытыхъ мѣстахъ, на шпалахъ, близъ полотна дороги, при чемъ нерѣдко даже не покрывается и брезентами. Въ такомъ видѣ грузъ зачастую остается на открытомъ мѣстѣ мѣсяцами, подвергаясь вліянію дождя и снѣга. Зерно отопрѣваетъ, прорастаетъ и теряетъ свою натуру, мѣшки гніютъ и портятся до полной непригодности ихъ, а разсыпка и мышеѣдъ доходятъ до чрезвычайно высокой степени.

Бываютъ случаи, что въ ожиданіи погрузки въ вагоны хлѣбъ подвергается наводненію и даже уносится водою. Такъ, весною 1900 года хлѣбъ, сложенный въ бунтахъ на станціи Майнѣ (Московско-Казанской ж. д.) на шпалахъ, снесло весенней водой и почти весь подмочило, такъ что нѣкоторымъ грузоотправителямъ желѣзная дорога сушила хлѣбъ за свой счетъ (Симбирская, 491).

Вредныя стороны залежей.

Относительно вреднаго вліянія залежей, которыя главнымъ образомъ зависятъ отъ массоваго предъявленія къ перевозкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, особенно хлѣба, въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ содержится цѣлый рядъ докладовъ и сужденій. Судя по нимъ, залежи являются самымъ серьезнымъ зломъ, происходящимъ отъ недостатковъ нашего желѣзнодорожнаго транспорта.

Вредныя стороны залежей хлѣба оказываются особенно ощутительными вслѣдствіе существующихъ условій хлѣбной торговли.

Хлѣботорговыя сдѣлки совершаются въ настоящее время обыкновенно на срокъ по пробѣ или на гарантію вѣса, т. е. продавецъ обязывается доставить покупателю хлѣбъ не позже извѣстнаго срока, при чемъ запроданный хлѣбъ долженъ соотвѣтствовать пробѣ или имѣть условленный вѣсъ натуры зерна по пуркѣ. Это послѣднее условіе при продажѣ главнѣйшихъ хлѣбовъ—пшеницы, ржи, ячменя, отличающихся значительнымъ вѣсомъ зерна, пріобрѣтаетъ все большее и большее распространеніе вслѣдствіе того, что вѣсомъ натуры зерна опредѣляются по существу всѣ его наиболѣе важныя въ торговлѣ свойства, какъ то: дородность зерна, его чистота, сухость и доброкачественность.

Такъ какъ, вслѣдствіе залежей и сопряженной съ ними порчи хлѣба, сельскіе хозяева не могутъ выполнять главныхъ условій современной хлѣбной торговли—срочности доставки и гарантіи вѣса, то они вынуждены нести убытки и притомъ особенно значительные при экспортѣ хлѣба въ силу слѣдующихъ обстоятельствъ.

Хлѣбъ, вывозимый за границу, покупается и продается обыкновенно съ условіемъ доставки его въ портъ въ извѣстный срокъ; въ порту хлѣбъ ждутъ пароходы, зафрахтованные тоже къ сроку, съ тѣмъ, что, если хлѣбъ не будетъ погруженъ въ нихъ своевременно, то пароходовладѣльцы платятъ штрафъ отъ 100 до 200 рублей въ сутки и требуютъ въ свою очередь съ отправителей и сельскихъ хозяевъ, не доставившихъ хлѣба въ срокъ, неустойку и убытки. При повтореніи случаевъ неисправной доставки экспортеры остерегаются покупать нашъ хлѣбъ или, если покупаютъ, то уже всегда платятъ дешевле существующей цѣны, а то и вовсе обходятся безъ нашего хлѣба (Рязанская, 276). Въ результатѣ такого неустройства, хлѣбъ не только значительно обезцѣнивается, но еще несетъ массу другихъ убытковъ, связанныхъ съ несвоевременной доставкой его.

Затѣмъ долгое ожиданіе очереди отправки хлѣбныхъ грузовъ непроизводительно задерживаетъ безъ оборота капиталъ, затраченный на покупку хлѣба, при чемъ начисляемые на этотъ капиталъ проценты скидываются со стоимости товара опять-таки въ ущербъ сельскимъ хозяевамъ.

Сверхъ того насильственной задержкѣ желѣзными дорогами естественной циркуляціи сельскохозяйственныхъ продуктовъ изъ мѣстностей съ хорошимъ урожаемъ въ мѣста, гдѣ ощущается недостатокъ хлѣба, до извѣстной степени можно приписать также то ненормальное явленіе, что въ одномъ мѣстѣ цѣна на пудъ хлѣба доходитъ до 2 рублей, а въ другомъ въ то же время опускается до 17 коп. (Тамбовская, 327).

О тѣхъ значительныхъ убыткахъ, которые несетъ сельскохозяйственная промышленность вслѣдствіе залежей, можно судить по нижеслѣдующимъ даннымъ.

Хлѣбныя залежи въ ноябрѣ 1902 года составляли на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ около 50.000 вагоновъ и въ январѣ 1903 года 29.000 вагоновъ (Полтавская, 34; Черниговская, 320).

Соотвѣтственно сему, убытки, наносимые залежами вслѣдствіе порчи хлѣба и невыполненія принятыхъ обязательствъ по доставкѣ въ срокъ, а также вслѣдствіе пониженія цѣнъ на мѣстахъ производства, могутъ быть оцѣнены въ милліоны рублей, при чемъ часть этихъ милліоновъ окончательно погибаетъ для народнаго хозяйства (сгнившій хлѣбъ), другая же часть достается посредникамъ и иностранцамъ, за счетъ нашихъ производителей хлѣба (Бессарабская, 183; Волынская, 67; Рязанская, 102).

Независимо отъ приведенныхъ общихъ указаній на убыточность и разорительность хлѣбныхъ залежей для сельскаго хозяйства, въ сужденіяхъ Комитетовъ приводятся также и отдѣльные конкретные случаи; такъ, напримѣръ, указывается, что нѣкоторые изъ хлѣботорговцевъ въ Козловѣ потеряли на порчѣ грузовъ въ одну лишь весну 1900 г. по 40—50 тыс. рублей и, кромѣ того, въ томъ же году отъ паденія цѣнъ вслѣдствіе нерегулярности движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ понесли убытки во много сотенъ тысячъ рублей (Тамбовская, 279, 280). Кромѣ того, отмѣчается, что по линіямъ Самаро-Златоустовской и Средне-Сибирской желѣзныхъ дорогъ многіе торговцы прямо разорились (Саратовская, 341).

Нанося весьма значительные убытки грузоотправителямъ, залежи причиняютъ немало хлопотъ и затрудненій и самимъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ при большомъ количествѣ предложенныхъ къ перевозкѣ грузовъ движеніе на дорогахъ запутывается отъ массы станціонныхъ маневровъ, неизбѣжныхъ при отцѣпкахъ и прицѣпкахъ вагоновъ, при подачѣ вагоновъ къ платформамъ и отъ нихъ; затѣмъ станціи, и безъ того недостаточно оборудованныя запасными путями, загромождаются, теряютъ способность къ пропуску поѣздовъ; наконецъ, пробѣгъ грузовъ чрезвычайно падаетъ, тогда какъ просрочки въ доставкѣ грузовъ, учитывающіяся 5%-ми съ провозной платы за каждыя просроченныя сутки, наоборотъ, увеличиваются (Саратовская, 281).

Причины образованія залежей.

Относительно причинъ образованія залежей въ сужденіяхъ Комитетовъ усматривается два основныхъ взгляда. Съ одной стороны, указывается, что залежи зависятъ отъ причинъ чисто экономическаго свойства, какъ-то: нужды сельскаго населенія въ деньгахъ, отсутствія кредита, измельчанія хлѣбной торговли, а также отъ нѣкоторыхъ и другихъ причинъ, не находящихся въ зависимости

отъ желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ, напримѣръ, неприспособленности портовъ, малочисленности торговаго флота, совпаденія иногда массовой перевозки хлѣба съ перевозкою войскъ для маневровъ и т. п.

Съ другой стороны, указывается на недостаточную оборудованность желѣзныхъ дорогъ въ техническомъ отношеніи (недостатокъ вагоновъ, паровозовъ, вторыхъ путей, разъѣздовъ, водоснабженія), на несовершенство тарифной системы и желѣзнодорожныхъ правилъ, а также на неудовлетворительный личный составъ желѣзнодорожной администраціи.

Техническіе недостатки желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ однѣ изъ перечисленныхъ причинъ, какъ, напримѣръ, недостаточность подвижного состава, недостаточность пропускной способности, медленность перевозки, являются сами по себѣ, независимо отъ залежей, весьма существенными недостатками нашего желѣзнодорожнаго аппарата, то сужденія по этимъ вопросамъ выдѣлены въ особыя главы; въ настоящей же главѣ приводятся сужденія Комитетовъ относительно причинъ экономическаго характера и нѣкоторыхъ несовершенствъ нашей тарифной системы.

Отсутствіе сельскохозяйственнаго кредита.

Одною изъ причинъ образованія залежей служитъ хроническая нужда сельскихъ хозяевъ и крестьянъ въ денежныхъ средствахъ, при чемъ многіе землевладѣльцы и большинство крестьянъ бываютъ поставлены въ необходимость хотя бы за безцѣнокъ продавать свой хлѣбъ, иногда на корню, а чаще всего немедленно послѣ уборки. При настоящемъ положеніи дѣла такое стремленіе земледѣльческаго класса къ немедленному сбыту хлѣба не встрѣчаетъ себѣ никакого противодѣйствія за отсутствіемъ надлежаще организованнаго кредита, а также вслѣдствіе измельчанія нашей хлѣбной торговли. Въ настоящее время кредитъ открывается либо на желѣзнодорожныхъ станціяхъ при сдачѣ хлѣба на храненіе желѣзной дорогѣ, либо подъ дубликаты желѣзнодорожныхъ накладныхъ. Такимъ образомъ современная постановка кредита подъ хлѣбъ до нѣкоторой степени искусственно привлекаетъ хлѣбъ на желѣзнодорожныя станціи.

Измельчаніе хлѣбной торговли.

Затѣмъ, старыхъ крупныхъ хлѣботорговыхъ фирмъ, опиравшихся на солидные капиталы и имѣвшихъ возможность задерживать хлѣбъ до повышенія цѣнъ, осталось очень мало, а появилась масса мелкихъ хлѣботорговцевъ, не имѣющихъ обыкновенно никакого почти капитала и, слѣдовательно, лишенныхъ возможности сколько-нибудь задерживать хлѣбъ въ своихъ рукахъ. Эти торговцы спѣшатъ отправить хлѣбъ на желѣзную дорогу для немедленной продажи, или для полученія ссуды отъ желѣзной дороги, или же, наконецъ, для полученія дубликата съ цѣлью заклада его въ Банкѣ.

Сыромолотность хлѣба.

Кромѣ того, поспѣшный сбытъ хлѣба сельскими хозяевами объясняется тѣмъ, что сыромолотное зерно боится храненія въ

простыхъ амбарахъ (Черниговская, 321). Благодаря этому громадныя количества хлѣба направляются для сбыта на желѣзнодорожныя станціи и загромождаютъ ихъ.

Неудовлетворительное состояніе грунтовыхъ дорогъ.

Спѣшный подвозъ хлѣба къ желѣзнодорожнымъ станціямъ нерѣдко происходитъ также вслѣдствіе неудовлетворительнаго состоянія нашихъ грунтовыхъ дорогъ, которыя становятся совершенно непроѣзжими въ осеннее время. Поэтому многіе сельскіе хозяева, даже и не испытывающіе настоятельной надобности въ спѣшной реализаціи всего урожая, стараются немедленно послѣ уборки хлѣба перевезти его на желѣзнодорожную станцію, пользуясь благопріятнымъ состояніемъ грунтовыхъ дорогъ (Саратовская, 199; Черниговская, 275).

Страхъ образованія залежей.

Наконецъ, ежегодно повторяющіяся залежи на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ нерѣдко побуждаютъ сельскихъ хозяевъ торопиться съ отправкой своего хлѣба, чтобы избѣжать тѣхъ неблагопріятныхъ послѣдствій, которыя связаны съ залежами.

Недостаточная пріемоспособность портовъ

Въ числѣ причинъ, вліяющихъ на образованіе залежей, отмѣчается также недостаточная пріемоспособность нашихъ портовъ, въ которыхъ зачастую океанскіе пароходы не доходятъ до самыхъ пристаней, да и пристани къ тому же недостаточно оборудованы спеціальными приспособленіями для нагрузки. Поэтому погрузка пароходовъ въ нашихъ портахъ продолжается по нѣсколько дней, тогда какъ въ Америкѣ на это тратится нѣсколько часовъ (Черниговская, 321).

Кромѣ того, вслѣдствіе малочисленности у насъ собственнаго торговаго флота, вывозъ хлѣба изъ нашихъ портовъ находится въ прямой зависимости отъ иностранныхъ пароходчиковъ, которые повышаютъ фрахты во время массоваго сбыта хлѣба и тѣмъ самымъ ставятъ искусственныя преграды для его вывоза и освобожденія портовъ отъ загроможденія хлѣбомъ. Вслѣдствіе загроможденія портовъ, желѣзныя дороги, въ свою очередь, отказываются грузить хлѣбъ, адресованный въ порты, и потому на станціяхъ отправленія скопляется масса хлѣба, ожидающаго освобожденія портовъ

Такая же задержка наблюдается и на нашихъ сухопутныхъ пограничныхъ станціяхъ. Въ частности, указывается примѣръ задержки хлѣба на станціи Граево, имѣвшій мѣсто осенью 1902 г. Въ объясненіе такой задержки были высказаны предположенія, что примыкающая къ Граеву Прусская желѣзная дорога сознательно задерживала отправку хлѣба по настояніямъ прусскихъ аграріевъ, которымъ далеко невыгодно пускать на свой хлѣбный рынокъ чрезмѣрныя партіи русскаго хлѣба и тѣмъ давить на свою хлѣбную биржу (Черниговская, 320).

Воинскіе маневры

Независимо отъ этихъ болѣе или менѣе постоянныхъ и крупныхъ причинъ, указывается также на отвлеченіе иногда подвижного состава для воинскихъ перевозокъ какъ разъ въ самый разгаръ хлѣботорговой кампаніи, особенно въ южныхъ губерніяхъ, вслѣдствіе назначенія въ осеннее время воинскихъ маневровъ (Херсонская, 387).

Строй желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Какъ на одну изъ второстепенныхъ причинъ образованія залежей, указывается на нѣкоторыя несовершенства нашей тарифной системы, искусственно поощряющей массовый сбытъ хлѣба за границу немедленно послѣ сбора урожая. Главнѣйшимъ недостаткомъ въ этомъ отношеніи признается существованіе навигаціонныхъ тарифовъ. Сроки начала и окончанія дѣйствія этихъ тарифовъ не совпадаютъ съ дѣйствительными сроками начала и окончанія навигаціи, ибо обыкновенно тарифы эти начинаютъ дѣйствовать черезъ мѣсяцъ по открытіи навигаціи и перестаютъ примѣняться за мѣсяцъ и болѣе до ея окончанія. Многіе скупщики хлѣба, желающіе воспользоваться дешевымъ навигаціоннымъ тарифомъ, употребляютъ всѣ мѣры, чтобы погрузить хлѣбъ въ вагоны или хотя бы записать его на очередь до истеченія срока льготнаго тарифа, и такимъ образомъ накопляется на станціяхъ масса грузовъ, образующихъ залежи, убытки отъ которыхъ гораздо больше того, что выгадывается отправкою по навигаціонному тарифу.

Кромѣ того, диференціальный строй нашей тарифной системы, облегчая въ значительной степени доступъ на внутренніе и портовые рынки сельскохозяйственныхъ продуктовъ съ окраинъ, вызвалъ громадныя перевозки грузовъ изъ отдаленныхъ районовъ, вслѣдствіе чего дороги центральныхъ губерній оказались загроможденными этими грузами.

Необходимость устраненія залежей.

Въ виду колоссальнаго вреда, приносимаго залежами какъ сельскому хозяйству, такъ и желѣзнымъ дорогамъ, среди Комитетовъ были высказаны многочисленныя и настойчивыя пожеланія о необходимости устраненія этого явленія. Какъ видно изъ приведенныхъ выше сужденій относительно причинъ образованія залежей, устраненіе нѣкоторыхъ изъ этихъ причинъ не находится въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ измѣненій въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, а потому изложеніе предположенныхъ въ этомъ отношеніи мѣръ выходитъ за предѣлы настоящаго свода и нашло себѣ мѣсто въ другихъ соотвѣтственныхъ отдѣлахъ свода.

Что касается измѣненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ цѣлью возможнаго уменьшенія залежей, то въ сужденіяхъ Комитетовъ отмѣчаются пожеланія объ отмѣнѣ навигаціонныхъ тарифовъ или же о продленіи срока ихъ дѣйствія, а равно объ установленіи сезонныхъ тарифовъ и измѣненіи диференціальнаго строя. Подробная мотивировка этихъ пожеланій приведена въ XXIV главѣ настоящаго свода.

Заключенія Комитетовъ.

Вышеизложенныя сужденія послужили основаніемъ для нижеслѣдующихъ заключеній Комитетовъ.

1. Желательно устраненіе залежей.

Бессарабская губ.: 1) Бѣлецкій (183).

Виленская губ.: 2) Ошмянскій (163).

Вологодская губ.: 3) Вологодскій У. (124, 151).

Волынская губ.: 4) Дубенскій (67). 5) Острожскій (191). 6) Староконстантиновскій (228).

Воронежская губ.: 7) Губернскій (15, 16). 8) Бирюченскій (53). 9) Валуйскій (88). 10) Павловскій (155).

Гродненская губ.: 11) Губернскій (9). 12) Бѣлостоко-Сокольскій (292). 13) Бѣльскій (381).

Екатеринославская губ.: 14) Бахмутскій (91).

Калужская губ.: 15) Мещовскій (255, 256). 16) Перемышльскій (292).

Кіевская губ.: 17) Звенигородскій (406, 437). 18) Липовецкій (849). 19) Чигиринскій (1129).

Курская губ.: 20) Губернскій (4, 6). 21) Курскій У. (318). 22) Фатежскій (788).

Могилевская губ.: 23) Губернскій (12). 24) Чериковскій (152).

Орловская губ.: 25) Губернскій (90, 93). 26) Малоархангельскій (616).

Пензенская губ.: 27) Губернскій (18, 63). 28) Чембарскій (161).

Подольская губ.: 29) Ямпольскій (1067).

Полтавская губ.: 30) Губернскій (34). 31) Константиноградскій (292). 32) Прилукскій (764). 33) Роменскій (775).

Рязанская губ.: 34) Губернскій (19). 35) Егорьевскій (193). 36) Пронскій (285). 37) Ряжскій (375). 38) Сапожковскій (580).

Саратовская губ.: 39) Губернскій (183). 40) Аткарскій (309). 41) Царицынскій (661).

Симбирская губ.: 42) Симбирскій У. (487). 43) Сызранскій (503)—**путемъ устройства элеваторовъ.**

Смоленская губ.: 44) Дорогобужскій (130).

Таврическая губ.: 45) Перекопскій (138, 142).

Тамбовская губ.: 46) Козловскій (281). 47) Липецкій (300).

Тульская губ.: 48) Алексинскій (88). 49) Новосильскій (371).

Уфимская губ.: 50) Белебевскій (36).

Харьковская губ.: 51) Лебединскій (277).

Херсонская губ.: 52) Александрійскій (194).

Черниговская губ.: 53) Глуховскій (136, 145). 54) Конотопскій (216). 55) Мглинскій (273, 276).

2. Для устраненія залежей, желательно установить на перевозку хлѣбныхъ грузовъ къ портамъ и на внутренніе рынки сбыта особые сезонные тарифы.

Волынская губ.: 1) Староконстантиновскій (229).

Минская губ.: 2) Минскій У. (197).

Орловская губ.: 3) Губернскій (90).

Рязанская губ.: 4) Губернскій (19). 5) Михайловскій (229, 230). 6) Сапожковскій (582).

3. Желательно урегулированіе перевозки хлѣба и другихъ грузовъ устраненіемъ вреднаго дѣйствія такихъ явленій, какъ, напримѣръ, временная пріостановка въ перевозкѣ грузовъ, вызываемая воинскими маневрами.

Полтавская губ.: Пирятинскій (718).

Глава VIII. Подвижной составъ и провозоспособность желѣзныхъ дорогъ.

1. Недостаточность подвижного состава. — 2. Неудовлетворительная утилизація подвижного состава.—3. Спеціальные вагоны.—4. Провозоспособность нашихъ желѣзныхъ дорогъ.—5. Мѣры къ увеличенію подвижного состава и провозоспособности желѣзныхъ дорогъ.—6. Заключенія Комитетовъ.

Основной причиной залежей и отсутствія срочности доставки, по отзывамъ мѣстныхъ Комитетовъ, слѣдуетъ признать недостаточную техническую оборудованность нашихъ желѣзныхъ дорогъ, а именно недостатокъ подвижного состава и недостаточную провозную и пропускную способность сѣти.

Недостаточность подвижного состава 24).

Относительно количества подвижного состава (вагоновъ и паровозовъ) въ сужденіяхъ Комитетовъ преобладаетъ вообще тотъ взглядъ, что въ настоящее время этого количества далеко не хватаетъ для удовлетворенія потребности въ немъ. Недостаточность подвижного состава объясняется прежде всего тѣмъ, что при развитіи желѣзнодорожной сѣти, — а, слѣдовательно, при ожидаемомъ увеличеніи грузовъ,—на старыхъ линіяхъ, сосѣднихъ со строящимися вновь, не былъ соотвѣтственно увеличенъ подвижной составъ, и въ то же время вновь сооруженныя линіи также не были снабжены потребнымъ количествомъ его. Затѣмъ указывается на то, что за послѣднее десятилѣтіе всѣ заботы Правительства касались исключительно сооруженія новыхъ линій и мало удѣлялось вниманія надлежащему оборудованію старыхъ *).

Несоотвѣтствіе между количествомъ подвижного состава и размѣрами грузооборота на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ объясняется также стремленіемъ къ тому, чтобы сдѣлать желѣзныя дороги источникомъ доходовъ путемъ возможнаго сокращенія затратъ на оборудованіе ихъ подвижнымъ составомъ (Тульская, 127).

По отношенію къ самому типу подвижного состава указывалось, что въ настоящее время онъ обладаетъ сравнительно незначительною грузоподъемностью, что въ свою очередь вредно отражается на провозной способности желѣзныхъ дорогъ (Ковенская, 178).

*) Указаніе это представляется едва ли правильнымъ, такъ какъ за послѣднія десять лѣтъ казною были затрачены крупныя суммы, а частными ж. д. обществами выпущены значительные облигаціонные капиталы на усиленіе старыхъ линій и на оборудованіе ихъ дополнительнымъ подвижнымъ составомъ. *Прим. состав.*

Неудовлетворительная утилизація подвижного состава [25]).

Вмѣстѣ съ тѣмъ обращается вниманіе на то обстоятельство, что даже и тотъ подвижной составъ, которымъ располагаютъ желѣзныя дороги въ настоящее время, въ весьма значительной части предоставляется въ пользованіе другимъ отраслямъ промышленности (Полтавская, 89), главнымъ образомъ каменноугольной, металлургической, нефтяной, а также и свеклосахарной (Полтавская, 648), грузамъ которыхъ отдается преимущество передъ сельскохозяйственными продуктами въ отношеніи пользованія вагонами. Какъ на примѣръ подобнаго распоряженія подвижнымъ составомъ въ интересахъ другихъ отраслей промышленности, указано на разверстку вагоновъ для свекловицы въ юго-западномъ краѣ (Волынская, 191) и для горнозаводскихъ грузовъ (Рязанская, 343).

Между тѣмъ наше сельское хозяйство, какъ главный грузоотправитель, въ правѣ требовать отъ желѣзныхъ дорогъ вообще болѣе внимательнаго приспособленія ихъ къ его нуждамъ (Саратовская, 183).

Независимо отъ этого приводятся также случаи фиктивнаго недостатка вагоновъ на нѣкоторыхъ дорогахъ, какъ слѣдствіе конкуренціи частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Именно, приводится тотъ фактъ, что, стремясь отбить грузы у Московско-Казанской дороги, Рязанско-Уральская дорога систематически не даетъ вагоновъ на ст. Александровской и другихъ, при направленіи грузовъ на Москву черезъ Рязань, и требуетъ непремѣнно отправки таковыхъ по обратному направленію до ст. Богоявленскъ и оттуда въ Москву черезъ Павелецъ. При такомъ направленіи соблюдаются, конечно, интересы Рязанско-Уральской желѣзной дороги, такъ какъ грузы при этомъ условіи на время идутъ по принадлежащимъ этому обществу линіямъ, но страдаютъ интересы отправителей, такъ какъ, при безполезномъ увеличеніи пробѣга, грузы прибываютъ въ Москву на Павелецкій вокзалъ, плохо оборудованный и находящійся вдали отъ лабазовъ. Въ случаѣ желанія отправить хлѣбъ на Рязань—вагоновъ не оказывается, но, стоитъ только согласиться направить его на Павелецъ, вагоны являются въ достаточномъ количествѣ (Рязанская, 343).

Сверхъ того, въ сужденіяхъ Комитетовъ указывается на неудовлетворительное распоряженіе имѣющимся на желѣзныхъ дорогахъ наличнымъ подвижнымъ составомъ, вслѣдствіе чего недостатокъ его оказывается еще болѣе ощутительнымъ. Такъ, въ настоящее время въ годичный промежутокъ паровозы работаютъ въ сущности только полгода, не считая малыхъ и большихъ ремонтовъ. Во время необходимаго для машинистовъ и ихъ помощниковъ отдыха паровозы непроизводительно простаиваютъ по полусуткамъ и болѣе безъ работы за недостаткомъ запасныхъ бригадъ,

которыя могли бы смѣнить отдыхающій составъ службы тяги. Вслѣдствіе экономіи по найму машинистовъ и ихъ помощниковъ (первые получаютъ 720 р., вторые же по 480 р. въ годъ) желѣзныя дороги теряютъ не только значительную часть процентовъ на капиталъ, затраченный на покупку паровозовъ (при стоимости паровоза въ 30.000 тысячъ руб., 5% съ этой суммы составляютъ 1.500 р. въ годъ съ каждаго), и % на тѣ затраты, которыя падаютъ на паровозы въ зависимости отъ сооруженія депо, содержанія администраціи депо и администраціи службы тяги, естественнаго изнашиванія, ремонта и др., но также теряютъ не менѣе одной трети всей тяги паровозовъ и, слѣдовательно, уменьшаютъ настолько же пробѣгъ поѣздовъ (Саратовская, 290).

По поводу такого неумѣлаго и невнимательнаго отношенія къ использованію подвижного состава приводится также указаніе на то, что на станціяхъ нерѣдко заявляютъ о неимѣніи вагоновъ, тогда какъ въ это самое время на какой-нибудь станціи стоитъ цѣлый запасъ пустыхъ вагоновъ, о существованіи которыхъ забыли, или идетъ обратно порожнемъ цѣлый товарный поѣздъ. Затѣмъ, указывается, что въ 1902 году, при достигшихъ небывалыхъ размѣровъ залежахъ, на нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги стояли совершенно исправные вагоны, обращенные въ складочные сараи для храненія деревянныхъ щитовъ, употребляемыхъ зимою для защиты полотна дороги отъ снѣжныхъ заносовъ (Рязанская, 343).

Наконецъ, были отмѣчены случаи умышленнаго отказа со стороны низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ въ подачѣ вагоновъ съ цѣлью вымогательства (Ковенская, 29, 125), что вызвало со стороны нѣкоторыхъ Комитетовъ пожеланіе объ установленіи болѣе строгаго надзора за дѣйствіями агентовъ.

Спеціальные вагоны [26]).

На ряду съ приведенными сужденіями касательно недостатка подвижного состава, въ сужденіяхъ Комитетовъ имѣются многочисленныя указанія на то, что вообще при нормальномъ веденіи дѣла желѣзнодорожный транспортъ долженъ быть по возможности приспособленъ къ природѣ перевозимыхъ продуктовъ, наши же желѣзныя дороги въ настоящее время еще не приспособлены въ достаточной степени къ хорошо обставленному транспорту. Такая неприспособленность выражается, между прочимъ, въ томъ, что у насъ до сихъ поръ имѣется лишь крайне ограниченное количество спеціальныхъ вагоновъ для перевозки скоропортящихся продуктовъ (мясныхъ, молочныхъ, живого скота, зернового хлѣба, вина) и всякихъ вообще грузовъ, которые по природѣ своей требуютъ извѣстныхъ приспособленій для перевозки.

Провозоспособность нашихъ желѣзныхъ дорогъ 27).

Кромѣ недостатка подвижного состава, отмѣчена также недостаточная провозная и пропускная способность желѣзныхъ дорогъ въ силу ихъ одноколейности, недостатка разъѣздовъ, неудовлетворительности водоснабженія, а равно и недостаточнаго развитія узловыхъ станцій.

Въ частности, по отношенію къ Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ было указано, что на станціяхъ Оренбургской ея вѣтви въ урожайные годы скопляются громадныя количества хлѣба—до 15 милл. пудовъ; но, такъ какъ провозоспособность дороги разсчитана лишь на 16 паръ поѣздовъ, каковое число поѣздовъ можетъ быть достаточнымъ лишь при обычныхъ условіяхъ передвиженія, то въ періоды усиленной перевозки грузовъ залежи и нынѣ бываютъ на этой вѣтви неизбѣжнымъ явленіемъ. Между тѣмъ съ окончаніемъ Оренбурго-Ташкентской желѣзной дороги по Оренбургской вѣтви ожидается приливъ громаднаго количества новыхъ грузовъ, въ томъ числѣ около 7 милліоновъ пудовъ хлопка и большія партіи сѣрыхъ хлѣбовъ, которыя двинутся въ Ташкентъ. Въ виду этого единственнымъ средствомъ для устраненія на Оренбургской вѣтви залежей является устройство на ней второго пути (Оренбургская, 40, 41). Аналогичныя указанія относительно недостаточной пропускной способности Самаро-Златоустовской желѣзной дороги и необходимости на ней второго пути были сдѣланы также въ Бугурусланскомъ Комитетѣ (Самарская, 216).

Въ Полтавскомъ Губернскомъ Комитетѣ была отмѣчена недостаточная провозоспособность Харьково-Николаевской желѣзной дороги (Полтавская, 34).

Въ Глуховскомъ Комитетѣ отмѣчалась недостаточная провозоспособность Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и Сумскаго участка Харьково-Николаевской желѣзной дороги (Черниговская, 137).

По нѣкоторымъ отзывамъ, недостаточная провозоспособность желѣзныхъ дорогъ вызываетъ появленіе такихъ аномалій, какъ движеніе грузовъ на лошадяхъ и волахъ параллельно желѣзнымъ дорогамъ (Таврическая, 138).

По отношенію дорогъ центральной Россіи было отмѣчено, что на этихъ дорогахъ, а въ особенности на Юго-Восточныхъ, почти ежегодно повторяются залежи, при чемъ сроки отправки достигаютъ до 20—30 и болѣе дней со времени ввоза груза на станцію (Тульская, 371).

Мѣры къ увеличенію подвижного состава и провозоспособности желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду перечисленныхъ обстоятельствъ были сдѣланы многочисленныя заявленія о необходимости увеличенія подвижного состава нашихъ желѣзныхъ дорогъ вообще и въ частности—количества вагоновъ обыкновеннаго типа, а также высказаны отдѣльныя

пожеланія объ увеличеніи существующей грузоподъемности вагоновъ (Казанская, 228; Ковенская, 178; Полтавская, 276; Симбирская, 487).

Затѣмъ, въ виду недостаточнаго оборудованія нашихъ желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами, а равно и недостаточной приспособленности вагоновъ, были высказаны весьма многочисленныя пожеланія объ увеличеніи количества спеціальнаго подвижного состава (вагоновъ-ледниковъ, цистернъ, молочныхъ, мясныхъ, для перевозки скота и птицъ), объ устройствѣ приспособленій въ вагонахъ, которыя отвѣчали бы особымъ свойствамъ того или другого груза (отопленіе вагоновъ, приспособленія для двухъ и трехъярусной погрузки, для перевозки хлѣба въ ссыпную, и др.), а также о лучшемъ содержаніи вагоновъ въ смыслѣ чистоты (дезинфекція, тщательная очистка и т. п.), во избѣжаніе заразы и пропитыванія грузовъ запахомъ товаровъ, ранѣе перевозившихся въ этихъ вагонахъ (напр.,—зерна въ вагонахъ изъ-подъ рыбы) (Харьковская, 297).

На ряду съ этимъ слѣдуетъ отмѣтить пожеланіе, чтобы сельскохозяйственнымъ обществамъ было разрѣшено имѣть свои спеціальные вагоны для перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ и животныхъ, при условіи, чтобы желѣзныя дороги были обязаны предоставлять мѣста на станціяхъ для стоянки этихъ вагоновъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ указывается, что, хотя правила относительно обращенія частныхъ вагоновъ и существуютъ, но мало извѣстны, почему представляется желательнымъ широкое опубликованіе этихъ правилъ (Полтавская, 313).

Болѣе подробныя указанія относительно необходимости оборудованія желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами того или другого типа, а также о тѣхъ или другихъ приспособленіяхъ въ вагонахъ и содержаніи вагоновъ въ чистотѣ, приведены въ послѣдующихъ главахъ настоящаго свода, касающихся желательныхъ улучшеній въ условіяхъ перевозки отдѣльныхъ грузовъ.

По поводу перечисленныхъ выше пожеланій были высказаны, однако, соображенія въ томъ смыслѣ, что увеличеніе подвижного состава желѣзныхъ дорогъ представляется мѣрою недостижимою, такъ какъ въ такомъ случаѣ желѣзныя дороги были бы обречены на явные убытки, ибо увеличенное количество подвижного состава имѣло бы работу лишь въ теченіе 2—3 мѣсяцевъ, а въ остальное время являлось бы мертвымъ бездѣятельнымъ капиталомъ, обременяющимъ лишь финансовое хозяйство желѣзныхъ дорогъ (Орловская, 578).

Болѣе раціональною мѣрою въ этомъ отношеніи нѣкоторыми признается ускореніе обращенія подвижного состава и лучшая

утилизація его, благодаря чему можно было бы при томъ же количествѣ подвижного состава увеличить его полезную работу примѣрно на 1/3 (Саратовская, 290).

Во избѣжаніе излишнихъ расходовъ на пріобрѣтеніе добавочнаго подвижного состава рекомендуется, на ряду съ постепеннымъ увеличеніемъ числа вагоновъ и проложеніемъ вторыхъ путей, организовать отдѣльные запасные парки вагоновъ, которые направлялись бы туда, гдѣ ощущается въ нихъ бо́льшая потребность, такъ какъ въ настоящее время замѣчаются случаи, что, въ то время, какъ на однѣхъ желѣзныхъ дорогахъ чувствуется недостатокъ вагоновъ, на другихъ линіяхъ вагоны стоятъ безъ употребленія (Самарская, 357).

Съ тою же цѣлью надлежало бы озабочиваться своевременной отправкой всего лишняго подвижного состава съ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ грузовое движеніе слабо, на тѣ желѣзныя дороги, гдѣ ожидается большой приливъ хлѣба (Самарская, 334).

По поводу же отмѣченной выше недостаточной провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, порождающей залежи, среди Комитетовъ были сдѣланы многочисленныя и настойчивыя указанія на необходимость увеличенія провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ путемъ проложенія вторыхъ путей, а также—увеличенія числа разъѣздовъ и станцій и усиленія конечныхъ и узловыхъ станцій.

Въ тѣхъ же видахъ высказывались пожеланія о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже указывалось, что такой способъ увеличенія провозоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ является болѣе предпочтительнымъ, чѣмъ прокладка вторыхъ и третьихъ путей (Самарская, 522; Херсонская, 332).

Въ Екатеринославскомъ Губернскомъ Комитетѣ былъ намѣченъ планъ усиленія провозоспособности желѣзныхъ дорогъ, состоящій въ систематическомъ развитіи существующихъ желѣзнодорожныхъ путей отъ периферіи къ центру (Екатеринославская, 44).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно вышеизложеннымъ сужденіямъ, Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно увеличить, вообще, подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (17). 2) Хотинскій (382).

Владимірская губ.: 3) Губернскій (5, 50, 52). 4) Александровскій (60). 5) Покровскій (148). 6) Шуйскій (172).

Вологодская губ.: 7) Кадниковскій (184).

Волынская губ.: 8) Губернскій (25). 9) Дубенскій (67). 10) Житомірскій (85).

Воронежская губ.: 11) Губернскій (16). 12) Богучарскій (73, 76).

Вятская губ.: 13) Губернскій (144, 148). 14) Нолинскій (483). 15) Сарапульскій (585).

Гродненская губ.: 16) Губернскій (9, 122, 149). 17) Бѣлостоко-Сокольскій (290). 18) Бѣльскій (381). 19) Волковыскій (396). 20) Слонимскій (525).

Екатеринославская губ.: 21) Губернскій (44). 22) Александровскій (77). 23) Бахмутскій (91). 24) Верхнеднѣпровскій (127). 25) Маріупольскій (147). 26) Новомосковскій (232). 27) Славяносербскій (249).

Казанская губ.: 28) Чистопольскій (228)—**вагонами большой грузоподъемности.**

Калужская губ.: 29) Губернскій (17). 30) Жиздринскій (44, 46). 31) Лихвинскій (171). 32) Медынскій (202). 33) Мещовскій (255, 256, 262, 266). 34) Перемышльскій (292).

Кіевская губ.: 35) Губернскій (24). 36) Липовецкій (865). 37) Радомыслъскій (914). 38) Уманскій (1067).

Ковенская губ.: 39) Поневѣжскій (125). 40) Шавельскій (178, 182)—**и увеличить подъемную силу вагоновъ до 850 пудовъ.**

Костромская губ.: 41) Юрьевецкій (522).

Курляндская губ.: 42) Добленскій (54).

Курская губ.: 43) Губернскій (4). 44) Грайворонскій (90). 45) Курскій У. (318). 46) Новооскольскій (471). 47) Путивльскій (552). 48) Старооскольскій (572). 49) Суджанскій (763).

Лифляндская губ.: 50) Губернскій (7, 8, 25, 49, 50). 51) Перновскій (186). 52) Рижскій (202). 53) Юрьевскій (231).

Минская губ.: 54) Губернскій (6). 55) Минскій У. (190). 56) Рѣчицкій (391, 395).

Могилевская губ.: 57) Губернскій (11). 58) Сѣнницкій (137). 59) Чаусскій (146).

Московская губ.: 60) Губернскій (12). 61) Верейскій (150, 157). 62) Волоколамскій (183). 63) Клинскій (369). 64) Можайскій (424).

Нижегородская губ.: 65) Губернскій (35). 66) Сергачскій (561).

Оренбургская губ.: 67) Губернскій (41).

Орловская губ.: 68) Губернскій (93). 69) Болховскій (293). 70) Кромскій (551). 71) Мценскій (670). 72) Сѣвскій (740).

Пензенская губ.: 73) Губернскій (26, 60). 74) Саранскій (146). 75) Чембарскій (161).

Пермская губ.: 76) Осинскій (400).

Подольская губ.: 77) Губернскій (110, 124). 78) Брацлавскій (179). 79) Гайсинскій (519). 80) Могилевскій (907, 915). 81) Ольгопольскій (947). 82) Проскуровскій (998).

Полтавская губ.: 83) Губернскій (34, 35). 84) Гадячскій (183). 85) Золотоношскій (208). 86) Константиноградскій (261). 87) Кременчугскій (317, 326). 88) Лубенскій (641). 89) Переяславскій (713). 90) Полтавскій У. (733). 91) Прилукскій (764, 765). 92) Роменскій (744). 93) Хорольскій (784, 824, 826).

Псковская губ.: 94) Губернскій (50, 51, 58). 95) Великолуцкій (110). 96) Новоржевскій (117). 97) Порховскій (249). 98) Псковскій У. (291).

Рязанская губ.: 99) Губернскій (17, 24). 100) Егорьевскій (193). 101) Пронскій (284, 285). 102) Раненбургскій (339). 103) Рязанскій У. (496). 104) Спасскій (660).

Самарская губ.: 105) Губернскій (14, 145). 106) Бугульминскій (157, 173). 107) Бугурусланскій (234, 285, 291). 108) Новоузенскій (381, 382, 393, 396).

С.-Петербургская губ.: 109) Царскосельскій (74).

Саратовская губ.: 110) Губернскій (184). 111) Аткарскій (309). 112) Балашевскій (342).

Симбирская губ.: 113) Губернскій (43). 114) Симбирскій У. (488) — **болѣе крупными вагонами.**

Смоленская губ.: 115) Губернскій (131). 116) Гжатскій (89, 91, 93). 117) Дорогобужскій (130). 118) Смоленскій У. (30).

Таврическая губ.: 119) Перекопскій (170). 120) Симферопольскій (197). 121) Ялтинскій (224).

Тамбовская губ.: 122) Губернскій (13). 123) Липецкій (300). 124) Моршанскій (327, 334). 125) Усманскій (431).

Тульская губ.: 126) Губернскій (18, 21). 127) Алексинскій (87, 88). 128) Бѣлевскій (123). 129) Веневскій (139). 130) Епифанскій (211, 219). 131) Ефремовскій (316). 132) Крапивенскій (355, 356). 133) Новосильскій (427). 134) Тульскій У. (459, 464, 469).

Уфимская губ.: 135) Белебеевскій (36, 37). 136) Бирскій (57).

Харьковская губ.: 137) Губернскій (22, 23). 138) Волчанскій (210). 139) Зміевскій (225).

Херсонская губ.: 140) Губернскій (90). 141) Елисаветградскій (209). 142) Тираспольскій (362).

Черниговская губ.: 143) Глуховскій (135, 137, 145)—**крытыми вагонами**. 144) Мглинскій (277).

Эстляндская губ.: 145) Губернскій (28). 146) Везенбергскій (165). 147) Гапсальскій (177). 148) Ревельскій (181).

Ярославская губ.: 149) Романово-Борисоглѣбскій (199).

2. Желательно или отмѣнить для сахарной свекловицы внѣочередную отправку, или же отдѣлять для перевозки ея особый вагонный паркъ, не стѣсняя перевозки другихъ грузовъ.

Волынская губ.: Острожскій (191).

3. Желательно установленіе болѣе строгаго надзора за своевременною подачею вагоновъ подъ нагрузку сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Ковенская губ.: 1) Губернскій (29). 2) Поневѣжскій (125).

Харьковская губ.: 3) Губернскій (22)

4. Желательно оборудованіе желѣзныхъ дорогъ вагонами-ледниками для перевозки скоропортящихся сельскохозяйственныхъ продуктовъ вообще.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73).

Бессарабская губ.: 2) Губернскій (16). 3) Хотинскій (382).

Витебская губ.: 4) Двинскій (239).

Владимірская губ.: 5) Губернскій (5). 6) Гороховецкій (83).

Вологодская губ.: 7) Кадниковскій (183).

Волынская губ.: 8) Заславскій (97, 106).

Гродненская губ.: 9) Губернскій (9, 122, 149). 10) Бѣлостоко-Сокольскій (290). 11) Бѣльскій (381).

Екатеринославская губ.: 12) Верхнеднѣпровскій (128).

Калужская губ.: 13) Губернскій (17). 14) Жиздринскій (44, 46). 15) Мещовскій (262). 16) Перемышльскій (292).

Кіевская губ.: 17) Кіевскій У. (819). 18) Уманскій (1067).

Ковенская губ.: 19) Шавельскій (178, 182).

Костромская губ.: 20) Юрьевецкій (522).

Курская губ.: 21) Новооскольскій (471).

Минская губ.: 22) Рѣчицкій (391, 395).

Могилевская губ.: 23) Оршанскій (113). 24) Сѣнненскій (137).

Пензенская губ.: 25) Губернскій (26, 60). 26) Саранскій (146).

Полтавская губ.: 27) Губернскій (35). 28) Золотоношскій (208). 29) Полтавскій У. (736). 30) Прилукскій (763, 765). 31) Хорольскій (826).

Псковская губ.: 32) Губернскій (49, 50). 33) Порховскій (249).

Рязанская губ.: 34) Рязанскій У. (496).

Самарская губ.: 35) Бугульминскій (157, 173). 36) Бугурусланскій (234, 285). 37) Новоузенскій (381).

С.-Петербургская губ.: 38) Царскосельскій (74).

Симбирская губ.: 39) Симбирскій У. (488).

Смоленская губ.: 40) Ельнинскій (165). 41) Смоленскій У. (30).

Тульская губ.: 42) Бѣлевскій (123). 43) Крапивенскій (356).

Черниговская губ.: 44) Глуховскій (137, 145).

Ярославская губ.: 45) Романово-Борисоглѣбскій (199).

5. Желательно оборудованіе желѣзныхъ дорогъ *спеціальными вагонами*:

а) для перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ вообще.

Астраханская губ.: 1) Красноярскій (164).
Витебская губ.: 2) Губернскій (71).
Владимірская губ.: 3) Шуйскій (172).
Волынская губ.: 4) Луцкій (158). 5) Новоградъ-Волынскій (163).
Вятская губ.: 6) Вятскій У. (148, 194)—**овощей.**
Екатеринославская губ.: 7) Губернскій (44). 8) Маріупольскій (147). 9) Новомосковскій (232). 10) Славяносербскій (249).
Кіевская губ.: 11) Радомысльскій (914).
Курская губ.: 12) Старооскольскій (572).
Лифляндская губ.: 13) Юрьевскій (231).
Могилевская губ.: 14) Сѣнненскій (137).
Московская губ.: 15) Губернскій (12). 16) Можайскій (424).
Орловская губ.: 17) Кромскій (551). 18) Мценскій (670).
Подольская губ.: 19) Губернскій (124). 20) Гайсинскій (519).
Полтавская губ.: 21) Губернскій (35). 22) Золотоношскій (208). 23) Кременчугскій (317, 326). 24) Хорольскій (784).
Псковская губ.: 25) Губернскій (58). 26) Великолуцкій (110). 27) Новоржевскій (117). 28) Псковскій У. (291).
Рязанская губ.: 29) Губернскій (17).
Саратовская губ.: 30) Губернскій (184).
Смоленская губ.: 31) Гжатскій (93). 32) Дорогобужскій (130).
Таврическая губ.: 33) Перекопскій (170). 34) Ялтинскій (224).
Тамбовская губ.: 35) Усманскій (431).
Тульская губ.: 36) Алексинскій (88). 37) Крапивенскій (356). 38) Тульскій У. (469).
Уфимская губ.: 39) Белебеевскій (37).
Херсонская губ.: 40) Губернскій (90).
Черниговская губ.: 41) Глуховскій (137, 145). 42) Стародубскій (416, 422).

б) для перевозки рогатаго скота и другихъ животныхъ.

Бессарабская губ.: 1) Бѣлецкій (183).
Витебская губ.: 2) Губернскій (82). 3) Двинскій (239).
Волынская губ.: 4) Губернскій (25). 5) Новоградъ-Волынскій (163). 6) Старокон-стантиновскій (230).
Воронежская губ.: 7) Губернскій (16). 8) Богучарскій (73).
Вятская губ.: 9) Вятскій У. (148, 194).
Калужская губ.: 10) Лихвинскій (171). 11) Перемышльскій (292).
Кіевская губ.: 12) Губернскій (32). 13) Липовецкій (865).
Курляндская губ.: 14) Добленскій (54).
Лифляндская губ.: 15) Губернскій (8, 9, 49, 50). 16) Рижскій У. (202).
Минская губ.: 17) Губернскій (6).
Нижегородская губ.: 18) Губернскій (35).
Орловская губ.: 19) Сѣвскій (740).
Подольская губ.: 20) Губернскій (124). 21) Гайсинскій (519). 22) Могилевскій (915).
Полтавская губ.: 23) Губернскій (35). 24) Золотоношскій (208). 25) Полтавскій У. (733). 26) Прилукскій (765).
Псковская губ.: 27) Губернскій (49, 50).
Рязанская губ.: 28) Губернскій (17). 29) Пронскій (285).
Саратовская губ.: 30) Балашовскій (342).
Смоленская губ.: 31) Губернскій (131). 32) Смоленскій У. (30).
Тамбовская губ.: 33) Липецкій (300).
Тульская губ.: 34) Крапивенскій (356).
Харьковская губ.: 35) Губернскій (23). 36) Волчанскій (210).
Черниговская губ.: 37) Глуховскій (137, 145)—**свиней.**
Эстляндская губ.: 38) Губернскій (28). 39) Везенбергскій (165). 40) Гапсальскій (177). 41) Ревельскій (181).

в) для перевозки лошадей.

Витебская губ.: 1) Двинскій (239).

Волынская губ.: 2) Заславскій (97, 106) — **обитыми соломенными матрацами.** 3) Староконстантиновскій (230).

г) для перевозки птицы.

Екатеринославская губ.: 1) Верхнеднѣпровскій (128).

Кіевская губ.: 2) Губернскій (33)—**живой.**

Курская губ.: 3) Грайворонскій (90, 91)—**битой.**

Полтавская губ.: 4) Губернскій (35). 5) Золотоношскій (208). 6) Хорольскій (826).

Псковская губ.: 7) Губернскій (49, 50).

Харьковская губ.: 8) Волчанскій (210).

Херсонская губ.: 9) Елисаветградскій (211)—**битой.**

Черниговская губ.: 10) Глуховскій (137, 145).

д) для перевозки продуктовъ животноводства.

Виленская губ.: 1) Губернскій (17)—**мяса.** 2) Ошмянскій (168)—**тоже.**

Витебская губ.: 3) Губернскій (71).

Вологодская губ.: 4) Кадниковскій (185).

Волынская губ.: 5) Дубенскій (67). 6) Заславскій (97, 106) — **мяса.** 7) Староконстантиновскій (230).

Вятская губ.: 8) Вятскій У. (148, 194).

Гродненская губ.: 9) Слонимскій (525)—**битаго скота.**

Екатеринославская губ.: 10) Бахмутскій (91).

Калужская губ.: 11) Перемышльскій (292)—**мяса.**

Кіевская губ.: 12) Губернскій (32). 13) Радомысльскій (914)—**сала, мяса.**

Ковенская губ.: 14) Шавельскій (182)—**мясныхъ продуктовъ.**

Курская губ.: 15) Губернскій (4). 16) Курскій У. (318). 17) Новооскольскій (471).

Минская губ.: 18) Губернскій (6). 19) Минскій У. (190).

Московская губ.: 20) Волоколамскій (183).

Подольская губ.: 21) Губернскій (124).

Полтавская губ.: 22) Лубенскій (641)—**свинины.** 23) Полтавскій У. (733).

Псковская губ.: 24) Губернскій (49, 50).

Самарская губ.: 25) Новоузенскій (382, 396).

Симбирская губ.: 26) Симбирскій У. (488).

Смоленская губ.: 27) Губернскій (131).

Уфимская губ.: 28) Белебеевскій (37).

Харьковская губ.: 29) Губернскій (23)—**мяса.**

Черниговская губ.: 30) Глуховскій (137, 145)—**битыхъ животныхъ.**

е) для перевозки молока и молочныхъ продуктовъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Лидскій (129, 130). 3) Ошмянскій (161, 168).

Витебская губ.: 4) Губернскій (71). 5) Дриссенскій (317, 321). 6) Себежскій (513)

Владимірская губ.: 7) Губернскій (5, 52). 8) Владимірскій У. (74). 9) Меленковскій (113). 10) Покровскій (148).

Вологодская губ.: 11) Кадниковскій (183).

Волынская губ.: 12) Дубенскій (67). 13) Заславскій (97, 106).

Вятская губ.: 14) Вятскій У. (148, 194).

Гродненская губ.: 15) Волковыскій (396). 16) Слонимскій (525).

Казанская губ.: 17) Чистопольскій (228).

Калужская губ.: 18) Жиздринскій (44, 46). 19) Медынскій (202). 20) Перемышльскій (292).

Кіевская губ.: 21) Губернскій (24). 22) Радомысльскій (914). 23) Уманскій (1067).

Ковенская губ.: 24) Поневѣжскій (123). 25) Шавельскій (178, 182).

Курляндская губ.: 26) Добленскій (54).

Лифляндская губ.: 27) Перновскій (186, 198).

Минская губ.: 28) Минскій У. (190).

Могилевская губ.: 29) Губернскій (11). 30) Оршанскій (113). 31) Чаускій (146).

Московская губ.: 32) Верейскій (150, 157). 33) Клинскій (369).

Пензенская губ.: 34) Саранскій (146).
Пермская губ.: 35) Осинскій (400).
Полтавская губ.: 36) Губернскій (58). 37) Золотоношскій (208). 38) Полтавскій У. (733). 39) Роменскій (774).
Псковская губ.: 40) Губернскій (49, 50).
Рязанская губ.: 41) Губернскій (17, 24). 42) Пронскій (284). 43) Раненбургскій (339).
Самарская губ.: 44) Новоузенскій (393).
С.-Петербургская губ.: 45) Губернскій (16). 46) Царскосельскій (74).
Симбирская губ.: 47) Симбирскій У. (488).
Смоленская губ.: 48) Гжатскій (89, 91).
Тульская губ.: 49) Губернскій (18). 50) Новосильскій (427).
Уфимская губ.: 51) Бирскій (57).
Херсонская губ.: 52) Елисаветградскій (209).
Черниговская губ.: 53) Глуховскій (135, 137, 145).

ж) для перевозки фруктовъ.

Астраханская губ.: 1) Красноярскій (164).
Бессарабская губ.: 2) Губернскій (16)—**продуктовъ садоводства и огородничества.** 3) Кишиневскій У. (214, 287).
Волынская губ.: 4) Дубенскій (67).
Кіевская губ.: 5) Уманскій (1067).
Ковенская губ.: 6) Шавельскій (183).
Подольская губ.: 7) Губернскій (110, 124).
Полтавская губ.: 8) Губернскій (35). 9) Золотоношскій (208).
Таврическая губ.: 10) Симферопольскій (197).
Харьковская губ.: 11) Губернскій (41)—**и ягодъ.**
Херсонская губ.: 12) Елисаветградскій (211).
Черниговская губ.: 13) Глуховскій (137, 145)—**и овощей.**

з) для перевозки вина виноградnаго.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (16, 18, 160, 179). 2) Кишиневскій (214, 287).
Таврическая губ.: 3) Губернскій (10, 11). 4) Симферопольскій (197).

и) для перевозки яицъ.

Кіевская губ.: 1) Липовецкій (865).
Черниговская губ.: 2) Глуховскій (137, 145).

6. Желательно оборудованіе желѣзныхъ дорогъ цистернами для перевозки спирта.

Минская губ.: 1) Рѣчицкій (391, 395).
Харьковская губ.: 2) Волчанскій (210).

7. Желательно приспособить вагоны:

а) для перевозки рыбы живьемъ.

Астраханская губ.: Красноярскій (164).

б) для перевозки зерновыхъ продуктовъ въ ссыпную.

Витебская губ.: 1) Двинскій (264).
Симбирская губ.: 2) Симбирскій У. (488).
Харьковская губ.: 3) Старобѣльскій (297).
Херсонская губ.: 4) Тираспольскій (362).
Черниговская губ.: 5) Глуховскій (137).

в) для перевозки черепицы.

Курская губ.: 1) Льговскій (392, 421).
Харьковская губ: 2) Губернскій (15).

*

8. Желательно при перевозкѣ нѣкоторыхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ отопленіе вагоновъ зимой и пользованіе вагонами-ледниками—лѣтомъ.

Бессарабская губ.: 1) Бендерскій (161, 163) — **для вина виноградnаго.** 2) Кишиневскій (214, 287)—**для вина виноградnаго съ двухъярусной погрузкой.**

Владимірская губ.: 3) Губернскій (52). 4) Покровскій (148).

Гродненская губ.: 5) Губернскій (149).

С.-Петербургская губ.: 6) Губернскій (16, 34)—**для молока.**

Таврическая губ.: 7) Губернскій (10, 11) — **для вина виноградnаго, безъ особой доплаты за это.** 8) Симферопольскій (197)—**для вина виноградnаго, безъ всякой особой доплаты за это.**

Черниговская губ.: 9) Глуховскій (137, 145)—**для молока, яицъ, фруктовъ и друг.**

9. Желательно установить:

а) болѣе совершенную очистку и вентиляцію товарныхъ вагоновъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (40)—**для скота.**

Казанская губ.: 2) Мамадышскій (85).

Подольская губ.: 3) Ольгопольскій (953).

Тамбовская губ.: 4) Елатомскій (85, 181).

Ярославская губ.: 5) Губернскій (29).

б) дезинфекцію товарныхъ вагоновъ для скота.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Двинскій (239).

Владимірская губ.: 3) Губернскій (5, 52). 4) Александровскій (60). 5) Владимірскій У. (75). 6) Покровскій (148).

Гродненская губ.: 7) Губернскій (40) — **послѣ перевозки кожъ, а равно и дезинфекцію станціонныхъ складовъ, гдѣ хранились кожи.** 8) Бѣлостоко-Сокольскій (283)—**то же.**

Лифляндская губ.: 9) Губернскій (9, 50).

Минская губ.: 10) Губернскій (6).

Орловская губ.: 11) Губернскій (93).

Полтавская губ.: 12) Прилукскій (765).

Рязанская губ.: 13) Пронскій (285).

Херсонская губ.: 14) Тираспольскій (362).

Ярославская губ.: 15) Губернскій (29)—**вагоновъ послѣ перевозки мяса, во избѣжаніе эпизоотій и эпидемій.**

10. Желательно допущеніе къ обращенію по желѣзнымъ дорогамъ вагоновъ частныхъ лицъ для перевозки сельскохозяйственныхъ грузовъ, съ распубликованіемъ соотвѣтствующихъ правилъ.

Полтавская губ.: Кременчугскій (313).

11. Необходимо увеличить провозную и пропускную способность нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Воронежская губ.: 1) Острогожскій (147).

Вятская губ.: 2) Нолинскій (483) — **проведеніемъ на бойкихъ линіяхъ вторыхъ колей.**

Екатеринославская губ.: 3) Новомосковскій (232). 4) Павлоградскій (240).

Казанская губ.: 5) Губернскій (20) — **увеличеніемъ грузоподъемности вагоновъ.** 6) Спасскій (120). 7) Чистопольскій (203, 228).

Кіевская губ.: 8) Звенигородскій (406). 9) Каневскій (475).

Ковенская губ.: 10) Россіенскій (140).

Курская губ.: 11) Губернскій (6). 12) Путивльскій (552).

Лифляндская губ.: 13) Губернскій (7, 25).

Могилевская губ.: 14) Сѣнненскій (137).

Московская губ.: 15) Губернскій (12). 16) Можайскій (424).

Оренбургская губ.: 17) Губернскій (41)—**устройствомъ второго пути на Оренбургской вѣтви.**

Орловская губ.: 18) Губернскій (93). 19) Елецкій (398) — **усиленіемъ узловыхъ и портовыхъ станцій.** 20) Мценскій (670). 21) Сѣвскій (740).

Пензенская губ.: 22) Саранскій (147).

Подольская губ.: 23) Проскуровскій (998).

Полтавская губ.: 24) Губернскій (34). 25) Золотоношскій (208). 26) Миргородскій (699).

Рязанская губ.: 27) Губернскій (19). 28) Егорьевскій (193). 29) Пронскій (285).

Самарская губ.: 30) Губернскій (16)—**устройствомъ второго пути на Самаро-Златоустовской ж. д.** 31) Бугурусланскій (291)—**то же.**

Саратовская губ.: 32) Аткарскій (309).

Симбирская губ.: 33) Губернскій (19, 79).

Таврическая губ.: 34) Губернскій (10). 35) Перекопскій (169).

Тамбовская губ.: 36) Губернскій (12, 13)—**устройствомъ новыхъ путей.** 37) Лебедянскій (283). 38) Моршанскій (327) — **устройствомъ новыхъ путей.** 39) Темниковскій (410).

Тульская губ.: 40) Губернскій (21). 41) Бѣлевскій (124). 42) Епифанскій (211)—**увеличеніемъ числа станцій и разъѣздовъ.** 43) Новосильскій (397)—**пріостановкой желѣзнодорожнаго строительства на окраинахъ и лучшимъ оборудованіемъ существующихъ узловыхъ станцій.**

Уфимская губ.: 44) Белебеевскій (36).

Харьковская губ.: 45) Губернскій (22)—**добавленіемъ запасныхъ путей.** 46) Зміевскій (225). 47) Старобѣльскій (297)—**усиленіемъ перевозочныхъ средствъ.** 48) Харьковскій У. (427).

Черниговская губ.: 49) Глуховскій (137, 145) — **въ предѣлахъ Глуховскаго уѣзда по Московско-Кіево-Воронежской ж. д. и по Сумскому участку Харьково-Николаевской ж. д.** 50) Кролевецкій (270). 51) Мглинскій (275, 276, 277) — **устройствомъ, гдѣ нужно, вторыхъ путей.**

Эстляндская губ.: 52) Везенбергскій (165)—**увеличеніемъ разъѣздныхъ путей.**

12. Необходимы надлежащее оборудованіе портовъ и систематическое развитіе существующихъ желѣзнодорожныхъ путей отъ периферіи къ центру для усиленія пропускной и пріемной способности промежуточныхъ и конечныхъ станцій.

Екатеринославская губ.: Губернскій (44).

13. Желательны одновременная обязательная постройка, вмѣстѣ съ желѣзной дорогой, и необходимаго для нея подвижного состава, равнымъ образомъ и усиленіе провозоспособности существующихъ дорогъ, примыкающихъ къ вновь построенной и долженствующихъ получать отъ нея грузъ.

Тульская губ.: Бѣлевскій (124).

Глава IX. Скорость доставки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

1. Скорость движенія поѣздовъ.— 2. Скорость доставки грузовъ.—3. Причины медленнаго движенія поѣздовъ.—4. Мѣры къ ускоренію доставки грузовъ.—5. Заключенія Комитетовъ.

Медленность желѣзнодорожной перевозки, причины ея [28].

Относительно скорости доставки грузовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ содержатся многочисленныя заявленія въ томъ смыслѣ, что въ настоящее время грузы доставляются съ большими промедленіями. Обстоятельство это объясняется главнымъ образомъ тѣмъ, что самое движеніе товарныхъ поѣздовъ совершается вообще чрезвычайно медленно, въ особенности по сравненію съ заграничными дорогами.

Скорость движенія поѣздовъ.

Въ подтвержденіе указаній на медленность движенія поѣздовъ была сдѣлана между прочимъ ссылка на Канаду, гдѣ средняя скорость движенія поѣздовъ еще въ 1895 году составляла 24 версты въ часъ, тогда какъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ средняя фактическая скорость не превышаетъ 24 верстъ *въ сутки*, несмотря на то, что норма скорости для товарныхъ поѣздовъ у насъ опредѣлена въ 18 верстъ въ часъ (Минская, 292; Тамбовская, 224).

Въ Полтавскомъ Губернскомъ Комитетѣ было сдѣлано заявленіе, что скорость движенія товарныхъ вагоновъ составляетъ у насъ отъ 4 до 5 верстъ въ часъ (Полтавская, 89).

Относительно скорости движенія поѣздовъ на Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дорогѣ приводится указаніе, что 48 поѣздовъ имѣютъ по росписанію скорость меньше 11 верстъ въ часъ; средняя же скорость движенія всѣхъ товарныхъ поѣздовъ составляетъ около 13 верстъ въ часъ (Полтавская, 286).

Скорость доставки грузовъ.

Послѣдствіемъ такого медленнаго движенія поѣздовъ, на ряду съ задержками товара на станціи послѣ его пріема къ отправкѣ, съ задержками его на узловыхъ станціяхъ и затрудненіями вслѣдствіе формальностей по полученію груза со станціи назначенія, является чрезвычайная медленность доставки грузовъ. По этому

предмету было приведено указаніе, что, по даннымъ 70 накладныхъ, средняя скорость перевозки хлѣба опредѣлилась въ 36 верстъ въ сутки (Полтавская, 34). Въ Россіенскомъ Комитетѣ было отмѣчено, что въ настоящее время скорость движенія грузовъ составляетъ не болѣе 40 верстъ въ сутки (Ковенская, 140).

Особенною медленностью отличается доставка на небольшихъ протяженіяхъ. Такъ, напримѣръ, на доставку груза изъ Козлова въ Москву (400 верстъ) желѣзной дорогѣ предоставляется 7 сутокъ (включая сроки для отправленія и передачъ груза съ одной дороги на другую), т. е. такой срокъ, въ который грузъ можно доставить и на лошадяхъ (Тамбовская, 280). То же самое отмѣчается и относительно доставки изъ Раненбургскаго уѣзда въ Москву; именно, что грузъ на подводѣ могъ бы 3 раза побывать въ Москвѣ и опять вернуться домой, прежде чѣмъ такой же грузъ, сданный на желѣзнодорожной станціи, тронется въ путь (Рязанская, 325).

По отношенію къ перевозкамъ на болѣе далекія разстоянія, равнымъ образомъ, указывается на возможность доставки гужемъ иногда скорѣе, чѣмъ по желѣзной дорогѣ; именно, на разстояніи Москва — Саратовъ (800 верстъ), по существующимъ правиламъ, дорога обязана перевезти грузъ и выдать его получателю черезъ 10 сутокъ (240 часовъ), т. е. со средней скоростью въ $3^1/_3$ версты въ часъ. Въ случаѣ же сколько-нибудь правильной организаціи гужевой перевозки, считая на разстояніи Москва — Саратовъ 27 станцій, при ходѣ лошади по 5 верстъ въ часъ и при 20 минутахъ на перепряжку, для доставки груза на томъ же протяженіи гужемъ потребовалось бы всего 170 часовъ (Саратовская, 289).

Между тѣмъ скорость движенія поѣздовъ и связанная съ нею скорость доставки грузовъ имѣютъ громадное значеніе для сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ, такъ какъ при недостаточной скорости доставки нѣкоторыхъ изъ нихъ, напримѣръ, продуктовъ животноводства, молока, молочныхъ продуктовъ, фруктовъ и овощей, а также животныхъ, сбытъ представляется невозможнымъ именно въ силу этого несовершенства нашего транспорта. Послѣднее обстоятельство подверждается между прочимъ опытомъ, по организаціи экспорта мясныхъ продуктовъ произведеннымъ нѣсколькими сельскими хозяевами, при посредствѣ Министерства Государственныхъ Имуществъ и окончившимся полнѣйшей неудачей именно вслѣдствіе полнѣйшей неприспособленности нашихъ желѣзныхъ дорогъ къ быстрой и регулярной перевозкѣ (Курская, 386). На перевозкѣ скота медленность доставки отражается значительною потерею живого вѣса скота, приносящею немалые убытки скотопромышленникамъ (Подольская, 913).

Причины медленнаго движенія поѣздовъ.

Причинами медленности движенія поѣздовъ и доставки грузовъ въ сужденіяхъ Комитетовъ выставляются какъ недостаточная пропускная способность желѣзныхъ дорогъ и слабое развитіе желѣзнодорожныхъ узловъ, вызывающія непроизводительныя стоянки на станціяхъ и разъѣздахъ, такъ главнымъ образомъ и недостаточно внимательное, а иногда даже просто неумѣлое отношеніе къ этому дѣлу желѣзнодорожнаго персонала какъ высшаго, такъ и низшаго.

Вопросъ о медленности движенія товарныхъ поѣздовъ, зависящей отъ неурядицъ, имѣющихъ мѣсто въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, подробно разработанъ въ одномъ изъ докладовъ Саратовскому Губернскому Комитету, гдѣ приводятся между прочимъ слѣдующія указанія. Движеніе товарныхъ поѣздовъ сопровождается очень многими маневрами для различныхъ цѣлей: а) на станціи *отправленія* — для сформированія поѣзда какъ изъ груженыхъ вагоновъ, такъ и изъ предназначенныхъ подъ нагрузку на слѣдующихъ станціяхъ; б) на *промежуточныхъ* станціяхъ—для отцѣпки порожнихъ вагоновъ, для нагрузки и выгрузки и для постановки груженыхъ вагоновъ въ поѣздъ; в) на *конечной* станціи участка дороги—для разборки поѣзда и сформированія поѣздовъ дальнѣйшаго слѣдованія; г) *на каждой станціи I и II класса и на узловыхъ* по пути слѣдованія груза—для сортировки вагоновъ по направленіямъ, добавленія и убавленія составовъ, для подбора передачъ, разборки передачъ и сформированія новыхъ поѣздовъ; д) на станціяхъ *прибытія* груза—для разборки поѣзда, подачи на вѣсы и взятія съ вѣсовъ или подачи подъ выгрузку. Одно это перечисленіе маневровъ уже даетъ понятіе о послѣдовательной и безпрестанной задержкѣ подвижного состава цѣлыхъ поѣздовъ, о непроизводительной тратѣ времени, топлива, о занятіи путей и о напряженной тратѣ энергіи служащихъ на борьбу съ распутываніемъ постоянно запутаннаго узла—разсортированіемъ поѣздовъ.

Всѣ задержки поѣздовъ въ пути, сопряженныя съ маневрами, зависятъ отъ безпорядочнаго составленія поѣздовъ въ самомъ началѣ на конечныхъ станціяхъ, когда въ одинъ и тотъ же поѣздъ включается сборная погрузка всякихъ грузовъ какъ по роду ихъ, такъ и по направленіямъ движенія. Вторая и дальнѣйшія станціи опять передѣлываютъ этотъ же поѣздъ, подгоняя его подъ условія своихъ участковъ. Сортировочныя станціи отсортировываютъ только свои направленія; дальнѣйшія сортировочныя станціи опять сортируютъ; но прибывающіе на передачу поѣзда, несмотря на многія сортировки въ пути, опять не годятся для немедленнаго предъявленія къ сдачѣ на сосѣднюю дорогу, такъ какъ 10% состава поѣзда и больше требуетъ отъ передаточныхъ станцій новыхъ заботъ: то разгрузки нѣкоторыхъ вагоновъ, то сортировки товаровъ,

то поправки сбившихся отъ сотрясеній въ пути штабелей лѣса, а иногда и перевѣски такихъ отправокъ, то выдѣленія грузовъ, идущихъ подъ крышей, или снятія брезентовъ и веревокъ и т. п. Результатомъ такого составленія поѣздовъ является задержка вагоновъ въ передаточныхъ пунктахъ на 6—10 и 12 часовъ.

Поѣзда, не требующіе на сортировочныхъ, передаточныхъ и конечныхъ станціяхъ маневровъ и пересоставленія, являются большою рѣдкостью.

Ручные маневры по нагрузкѣ и выгрузкѣ выполнимы только въ теплое время и безъ снѣга; конные маневры на практикѣ даютъ плохіе результаты; а такъ какъ усиленная перевозка грузовъ приходится на время холодовъ и снѣга (когда отъ холода мазь на осяхъ застываетъ и незначительный даже снѣжокъ подклиниваетъ колеса вагона), то маневры въ большинствѣ случаевъ производятся паровозами.

Маневры на промежуточныхъ станціяхъ по отцѣпкѣ и прицѣпкѣ порожнихъ вагоновъ, по подачѣ вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку съ платформъ, по подачѣ служебныхъ перевозокъ на разные пункты обыкновенно обслуживаются паровозами проходящихъ поѣздовъ и это неблагопріятно отзывается на скорости движенія поѣздовъ. Вредъ этихъ маневровъ проявляется еще въ томъ, что назначенной расписаніемъ стоянки въ 10 или 15 минутъ, потребной только для осмотра паровоза и набора воды, оказывается недостаточно для производства еще и маневровъ; и тогда поѣздъ задерживается простоемъ изъ-за маневровъ, теряя свою очередь пробѣга до слѣдующей станціи; затѣмъ задержка поѣзда вызывается пропускомъ встрѣчнаго поѣзда, дальше идетъ обгонъ или пропускъ пассажирскихъ поѣздовъ. Такимъ образомъ поѣздъ, потерявшій первоначально 15—20 минутъ времени изъ своего росписанія, простаиваетъ на станціи 1—3 лишнихъ часа.

Дѣло маневровъ и вообще составленія поѣздовъ поставлено въ зависимость отъ ловкости, сообразительности и заботливости многихъ людей; нормально пойти это дѣло можетъ только тогда, когда въ немъ будетъ заведенъ образцовый порядокъ. Но, въ заботахъ объ упорядоченіи станціонныхъ маневровъ, сама желѣзнодорожная администрація какъ бы нарочно развиваетъ въ причастныхъ къ маневрамъ агентахъ небрежность къ дѣлу и тѣмъ еще больше запутываетъ это сложное дѣло. Дѣйствительно, въ погонѣ за уменьшеніемъ числа агентовъ, производящихъ маневры, и въ заботахъ о возможно большемъ дробленіи сутокъ на отдѣльныя дежурства, администрація лишаетъ возможности вступающаго на дежурство агента освоиться съ размѣщеніемъ разбросанныхъ по станціоннымъ путямъ вагоновъ и вынуждаетъ его работать не сознательно, а кое какъ, только бы съ грѣхомъ пополамъ собрать поѣздъ и сбыть

его. При такой постановкѣ дѣла ни составители поѣздовъ, ни станціонное начальство не могутъ имѣть яснаго представленія о наиболѣе цѣлесообразномъ размѣщеніи вагоновъ въ поѣздахъ. Вслѣдствіе неправильнаго составленія поѣздовъ вагоны на каждой станціи маневрируютъ, перетасовываются, ставятся на запасные пути и вообще задерживаются. При такихъ условіяхъ добиваться увеличенія скорости паровозовъ становится даже излишнимъ, такъ какъ продолжительность остановокъ на промежуточныхъ станціяхъ отнимаетъ слишкомъ много времени. Какіе милліоны ни тратятъ дороги на свои сортировочныя станціи, но при такомъ отношеніи желѣзнодорожнаго персонала какъ будто приведенное въ порядокъ дѣло по сортированію вагоновъ, послѣ пробѣга поѣзда въ какихъ-нибудь 100—150 верстъ, оказывается опять запутаннымъ, встрѣчаются опять тѣ же затрудненія по сортировкѣ вагоновъ. Одни сортировочные пункты строятся, другіе бросаются, а скорость доставки прогрессивно падаетъ (Саратовская, 281—290).

Вслѣдствіе отмѣченной выше медленности движенія товарныхъ поѣздовъ въ значительной степени сокращается утилизація подвижного состава, чѣмъ, въ свою очередь, создаются новыя условія для образованія залежей.

Мѣры къ ускоренію доставки [29]).

Въ интересахъ облегченія сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ среди Комитетовъ были высказаны весьма многочисленныя пожеланія объ увеличеніи скорости доставки вообще и—скоропортящихся продуктовъ въ особенности.

Среди способовъ осуществленія ускоренія доставки скоропортящихся грузовъ и животныхъ наиболѣе распространеннымъ является прицѣпка спеціальныхъ вагоновъ къ пассажирскимъ поѣздамъ, а также допущеніе перевозки нѣкоторыхъ продуктовъ съ пассажирскими поѣздами и притомъ не только съ обыкновенными, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже и съ курьерскими, напримѣръ, для южныхъ фруктовъ и винограда (Таврическая, 11, 197).

Въ отдѣльныхъ случаяхъ были высказаны пожеланія объ отправкѣ всѣхъ вообще сельскохозяйственныхъ продуктовъ не только съ товарными, но и съ пассажирскими поѣздами, во избѣжаніе задержекъ въ отправкѣ (Вологодская, 184), а также объ установленіи отдѣльныхъ спеціальныхъ поѣздовъ для перевозки, напримѣръ, вина виноградного, фруктовъ и скота (Бессарабская, 18).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ сужденіямъ, Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія относительно ускоренія доставки грузовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ.

1. Желательно ускореніе желѣзнодорожной доставки сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (16)—**вина, продуктовъ садоводства, огородничества и другихъ скоропортящихся продуктовъ.** 2) Бендерскій (161, 163)—**вина винограднаго.** 3) Бѣлецкій (183)—**вообще скоропортящихся продуктовъ.** 4) Хотинскій (382).

Вологодская губ.: 5) Кадниковскій (184)—**путемъ допущенія отправки съ пассажирскими поѣздами.**

Волынская губ.: 6) Губернскій (25). 7) Дубенскій (66). 8) Острожскій (191).

Воронежская губ.: 9) Богучарскій (76)—**особенно скота.** 10) Задонскій (109).

Вятская губ.: 11) Вятскій У. (148, 194). 12) Нолинскій (483).

Гродненская губ.: 13) Бѣлостоко-Сокольскій (291).

Екатеринославская губ.: 14) Губернскій (44). 15) Александровскій (77). 16) Верхнеднѣпровскій (128). 17) Маріупольскій (147). 18) Новомосковскій (232).

Казанская губ.: 19) Чистопольскій (228).

Кіевская губ.: 20) Таращанскій (1028).

Ковенская губ.: 21) Россіенскій (140). 22) Шавельскій (178) — **особенно живого скота.**

Костромская губ.: 23) Губернскій (183). 24) Нерехтскій (485).

Курляндская губ.: 25) Добленскій (54).

Курская губ.: 26) Новооскольскій (470, 471)—**особенно продуктовъ животноводства.** 27) Старооскольскій (572). 28) Фатежскій (788).

Лифляндская губ.: 29) Губернскій (7, 8, 25, 49). 30) Венденскій (173, 174)—**молочныхъ продуктовъ.**

Минская губ.: 31) Рѣчицкій (391, 395)—**особенно животныхъ и скоропортящихся продуктовъ.**

Могилевская губ.: 32) Могилевскій У. (96)—**продуктовъ скотоводства.** 33) Климовичскій (87)—**животныхъ.**

Орловская губ.: 34) Губернскій (85, 93)—**живого скота и скоропортящихся грузовъ.** 35) Елецкій (338)—**то же.**

Пензенская губ.: 36) Керенскій (85)—**хлѣбныхъ грузовъ.**

Подольская губ.: 37) Гайсинскій (518). 38) Литинскій (812).

Полтавская губ.: 39) Губернскій (35). 40) Лохвицкій (468). 41) Хорольскій (824).

Псковская губ.: 42) Губернскій (58).

Рязанская губ.: 43) Губернскій (17, 24) — **особенно молочныхъ продуктовъ.** 44) Спасскій (656)—**то же.**

С.-Петербургская губ.: 45) Губернскій (17, 34).

Саратовская губ.: 46) Балашовскій (342).

Симбирская губ.: 47) Губернскій (48). 48) Ардатовскій (250) — **особенно живого груза.** 49) Симбирскій У. (488).

Таврическая губ.: 50) Губернскій (10). 51) Мелитопольскій (107). 52) Перекопскій (169). 53) Симферопольскій (212)—**виноградного вина.** 54) Ѳеодосійскій (267).

Тамбовская губ.: 55) Елатомскій (171). 56) Козловскій (281)—**особенно машинъ и сѣмянъ весною и осенью.** 57) Липецкій (300). 58) Темниковскій (410). 59) Шацкій (436, 442).

Тверская губ.: 60) Губернскій (25, 90). 61) Старицкій (420).

Тульская губ.: 62) Губернскій (18, 21)—**молочныхъ и скоропортящихся продуктовъ.** 63) Бѣлевскій (123)—**молочныхъ продуктовъ.** 64) Веневскій (139). 65) Новосильскій (371) – **скоропортящихся продуктовъ.** 66) Тульскій У. (464, 469).

Харьковская губ.: 67) Губернскій (41, 42)—**ягодъ и фруктовъ.** 68) Волчанскій (210). 69) Харьковскій У. (427) — **домашнихъ животныхъ и скоропортящихся продуктовъ.**

Херсонская губ.: 70) Одесскій (238). 71) Тираспольскій (362)—**фруктовъ.**

Черниговская губ.: 72) Губернскій (28)—**животныхъ.** 73) Городнянскій (179, 185, 189). 74) Мглинскій (275).

Ярославская губ.: 75) Губернскій (28, 29). 76) Мологскій (113)—**мясныхъ и молочныхъ продуктовъ.** 77) Рыбинскій (213)—**скоропортящихся продуктовъ.** 78) Ростовскій (220).

2. Желательно устраненіе опаздыванія поѣздовъ въ пути.

Воронежская губ.: Задонскій (109).

3. Желательно регулярное обращеніе спеціальныхъ вагоновъ для перевозки скоропортящихся сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (317)—**вагоновъ-ледниковъ, хотя бы въ одномъ поѣздѣ, на Ригу и Петербургъ для молочныхъ продуктовъ.**

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (74)—**вагоновъ-ледниковъ для молочныхъ продуктовъ, хотя бы одинъ разъ въ сутки.**

Кіевская губ.: 3) Губернскій (33, 282). 4) Кіевскій У. (819)—**ежедневно для всѣхъ скоропортящихся продуктовъ.**

Ковенская губ.: 5) Поневѣжскій (123)—**вагоновъ-ледниковъ при пассажирскихъ поѣздахъ исключительно для молочныхъ продуктовъ.** 6) Шавельскій (178)—**чаще, нежели разъ въ недѣлю, исключительно для молочныхъ продуктовъ,** (182)—**ежедневное обращеніе вагоновъ-ледниковъ для молочныхъ и мясныхъ продуктовъ къ портамъ и внутреннимъ рынкамъ,** (183)—**осенью и зимою спеціально фруктовыхъ вагоновъ въ Либаву, Ригу и Петербургъ.**

Курская губ.: 7) Губернскій (4)—**по опредѣленному росписанію для продуктовъ животноводства.** 8) Курскій У. (318)—**для продуктовъ животноводства.**

Могилевская губ.: 9) Оршанскій (113)—**въ пассажирскихъ поѣздахъ для молочныхъ и скоропортящихся продуктовъ.** 10) Сѣнненскій (137)—**вагоновъ-ледниковъ въ пассажирскихъ поѣздахъ.**

Смоленская губ.: 11) Гжатскій (89)—**для молочныхъ продуктовъ.** 12) Ельнинскій (165)—**вагоновъ-ледниковъ для скоропортящихся продуктовъ.**

Херсонская губ.: 13) Елисаветградскій (209)—**молочныхъ продуктовъ съ пассажирскими поѣздами.**

Черниговская губ.: 14) Глуховскій (135, 145)—**вагоновъ-ледниковъ съ молочными продуктами между станціями Свѣсса—Ворожба и Воронежъ—Конотопъ, а также по главной линіи Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги.** 15) Стародубскій (416, 422)—**спеціальныхъ вагоновъ съ поѣздами большой скорости.**

4. Желательно допущеніе перевозки нѣкоторыхъ скоропортящихся продуктовъ во всѣхъ поѣздахъ, не исключая и курьерскихъ.

Бессарабская губ.: 1) Кишиневскій (214, 287)—**ежедневно 30 пудовъ фруктовъ.**

Виленская губ.: 2) Ошмянскій (168)—**въ вагонахъ-ледникахъ съ пассажирскими поѣздами—мяса и молочныхъ продуктовъ.**

Вологодская губ.: 3) Кадниковскій (184)—**съ пассажирскими поѣздами.**

Гродненская губ.: 4) Бѣлостоко-Сокольскій (292)—**скоропортящихся продуктовъ.**

Кіевская губ.: 5) Губернскій (33, 282)—**въ пассажирскихъ поѣздахъ.** 6) Радомысльскій (914)—**живыхъ растеній въ пассажирскихъ поѣздахъ.**

Минская губ.: 7) Мозырскій (237) — **парниковыхъ и оранжерейныхъ растеній и фруктовъ отъ 3 до 5 пудовъ на отправителя.**

Московская губ.: 8) Губернскій (12)—**кромѣ курьерскихъ.** 9) Можайскій (424)—**то же.**

Подольская губ.: 10) Проскуровскій (987)—**молока въ дальніе города.**

Таврическая губ.: 11) Губернскій (10, 11) — **фруктовъ.** 12) Симферопольскій (197)—**то же.**

5. Желательно установленіе ускоренныхъ прямыхъ поѣздовъ изъ Бессарабіи на сѣверъ Россіи для перевозки виноградного вина, винограда и плодовъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (18). 2) Бендерскій (160, 179).

6. Желательно установленіе особыхъ фруктовыхъ поѣздовъ изъ Бессарабіи въ Москву и Петербургъ со скоростью въ 4 дня.

Бессарабская губ.: Кишиневскій (214, 287).

7. Желательна прицѣпка вагоновъ со скотомъ къ поѣздамъ ускореннаго движенія.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Двинскій (239). 3) Невельскій (369). 4) Себежскій (514).

Волынская губ.: 5) Староконстантиновскій (230)— **съ рогатымъ скотомъ и свиньями.**

Ковенская губ.: 6) Поневѣжскій (125)—**съ заводскими животными.**

Глава X. Оборудованіе станцій желѣзныхъ дорогъ крытыми помѣщеніями.

1. Недостаточное оборудованіе станцій крытыми помѣщеніями и брезентами.—2. Мѣры къ устраненію недостаточности крытыхъ помѣщеній.—3. Склады, зернохранилища и элеваторы.—4. Помѣщенія для скоропортящихся грузовъ.—5. Средства для постройки складовъ.—6. Заключенія Комитетовъ.

Недостаточное оборудованіе станцій крытыми помѣщеніями [30]) и брезентами [31]).

Указанный выше вредъ залежей, заключающійся въ порчѣ грузовъ вслѣдствіе оставленія сданнаго на станціи хлѣба безъ защиты отъ атмосферическихъ вліяній, въ значительной степени зависитъ отъ того, что наши желѣзнодорожныя станціи недостаточно оборудованы складочными помѣщеніями и брезентами. По этому поводу были высказаны даже замѣчанія, что въ настоящее время за отсутствіемъ достаточнаго количества станціонныхъ складочныхъ помѣщеній хлѣбъ пользуется самыми дорогими зернохранилищами—вагонами (Полтавская, 275).

Кромѣ того, на станціяхъ отсутствуютъ спеціальныя помѣщенія для храненія скоропортящихся продуктовъ, ожидающихъ отправки. Между тѣмъ оборудованіе нашихъ станцій соотвѣтственнымъ количествомъ складочныхъ помѣщеній, давая сельскимъ хозяевамъ увѣренность въ томъ, что товаръ ихъ не будетъ подвергаться порчѣ въ ожиданіи отправки, позволяло бы имъ не торопиться съ отправкою груза и тѣмъ самымъ въ значительной степени способствовало бы болѣе равномѣрному распредѣленію перевозокъ во времени, что въ свою очередь помогло бы разрѣшенію вопроса о залежахъ. Въ виду такихъ соображеній среди Комитетовъ были высказаны многочисленныя пожеланія объ оборудованіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ складочными помѣщеніями. Сюда слѣдуетъ отнести также пожеланія объ упорядоченіи храненія грузовъ и о снабженіи станцій достаточнымъ количествомъ брезентовъ (Гродненская, 149; Уфимская, 36).

Въ цѣляхъ смягченія недостатка въ крытыхъ помѣщеніяхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, были высказаны пожеланія объ измѣненіи существующихъ правилъ относительно ввоза грузовъ на

станціи отправленія, въ томъ смыслѣ, чтобы отправителю, заявившему желаніе отправить свой грузъ и записавшему его на очередь, было предоставлено право хранить хлѣбъ въ своемъ амбарѣ впредь до наступленія очереди отправки; о наступленіи же дня отправки станція должна заблаговременно извѣщать отправителя за его счетъ. При этомъ для предупрежденія возможныхъ злоупотребленій, слѣдовало бы при самомъ заявленіи требованія взимать небольшой задатокъ, въ размѣрѣ 1 или 2 рублей на вагонъ. При такомъ порядкѣ отправителю не было бы надобности при запискѣ груза на очередь немедленно ввозить его на станцію, гдѣ за недостаткомъ складочныхъ помѣщеній грузъ можетъ сильно пострадать. Кромѣ того, существующій нынѣ порядокъ требуетъ большого количества мѣшковъ, которые при залежахъ освобождаются иногда только черезъ нѣсколько недѣль.

Приведенныя соображенія вызвали пожеланіе Раненбургскаго Комитета объ установленіи болѣе совершеннаго порядка обожданія груза на складѣ (Рязанская, 329).

Склады, зернохранилища и элеваторы 32).

Относительно типа складочныхъ помѣщеній были высказаны слѣдующія сужденія. Съ одной стороны, указывалось на необходимость устройства крытыхъ помѣщеній простѣйшаго типа; съ другой—были высказаны пожеланія о постройкѣ болѣе сложныхъ и дорогихъ помѣщеній—зернохранилищъ и элеваторовъ, а также особыхъ помѣщеній для скоропортящихся грузовъ.

Путемъ устройства крытыхъ помѣщеній простѣйшаго типа имѣлось въ виду устранить порчу грузовъ въ ожиданіи очереди отправки; зернохранилища же и элеваторы должны служить цѣлямъ реорганизаціи хлѣбной торговли въ смыслѣ большей ея устойчивости и устраненія массоваго вывоза хлѣба въ осенніе мѣсяцы, влекущаго за собою пониженіе цѣнъ. При этомъ отмѣчалось то обстоятельство, что зернохранилища могутъ принести несомнѣнную пользу только при условіи обезличенія хлѣба и выдачи варрантовъ (Волынская, 105).

Равнымъ образомъ, указывалось на крайнюю желательность выдачи ссудъ подъ хлѣбъ, находящійся въ зернохранилищахъ.

Помѣщенія для скоропортящихся грузовъ 33).

Необходимость устройства помѣщеній для скоропортящихся грузовъ вызывается тѣмъ, что въ настоящее время грузы эти въ ожиданіи отправки помѣщаются въ обыкновенныхъ складахъ вмѣстѣ съ прочими грузами и иногда портятся, пропитываясь запахомъ этихъ грузовъ (Самарская, 263); кромѣ того, многіе грузы легко портятся подъ вліяніемъ слишкомъ высокой или низкой температуры. Въ частности, указывалось на желательность устройства погребовъ для фруктовъ при нѣкоторыхъ станціяхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ предѣлахъ Подольской губерніи, для облег-

ченія сбыта фруктовъ зимою и весною (Подольская, 110), а также и на станціяхъ въ предѣлахъ Ковенской губерніи (Ковенская, 183).

Средства для постройки складовъ [34]).

Источникомъ средствъ для сооруженія простѣйшихъ складочныхъ помѣщеній долженъ служить существующій для этой цѣли сборъ въ 1/5 коп. съ пуда ввозимыхъ на станцію грузовъ, который рекомендуется сдѣлать обязательнымъ для всѣхъ станцій и для всѣхъ грузовъ (Рязанская, 91, 92).

При этомъ указывается на желательность измѣненія существующаго порядка расходованія этого сбора въ томъ смыслѣ, чтобы сборъ, взысканный на какой-либо станціи, расходовался на оборудованіе складочными помѣщеніями этой именно станціи, а не поступалъ бы въ общій фондъ на устройство такихъ помѣщеній по всей линіи данной дороги (Тульская, 124).

Въ нѣкоторыхъ же случаяхъ указывалось на желательность сооруженія зернохранилищъ на общественныя средства при содѣйствіи Правительства (Лифляндская, 8), или же за счетъ особаго сбора, который рекомендуется установить съ этой цѣлью (Полтавская, 65).

Въ цѣляхъ облегченія устройства земствами зернохранилищъ и элеваторовъ было высказано пожеланіе, чтобы желѣзныя дороги обязательно предоставляли земствамъ мѣста для постройки такихъ помѣщеній возлѣ желѣзнодорожныхъ путей (Харьковская, 147), а также предоставляли имъ суммы сбора въ 1/5 коп. съ пуда (Херсонская, 210).

Мѣстомъ для устройства складочныхъ помѣщеній болѣе усовершенствованнаго типа должны быть выбраны узловыя, портовыя и вообще болѣе крупныя станціи; при чемъ въ отношеніи утилизаціи ихъ было указано на желательность отдачи ихъ въ аренду землевладѣльцамъ или купцамъ (Тульская, 372).

Аналогичныя пожеланія были высказаны также и относительно складочныхъ помѣщеній для скоропортящихся грузовъ; такъ, наприм., Харьковскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ было указано на необходимость устройства складовъ для скоропортящихся продуктовъ въ крупныхъ торговыхъ центрахъ и въ главнѣйшихъ портахъ (Харьковская, 427).

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи изложенныхъ сужденій, Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія въ отношеніи оборудованія станцій складочными помѣщеніями.

1. Желательно устройство при желѣзнодорожныхъ станціяхъ крытыхъ помѣщеній.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73)—**навѣсовъ.**

Бессарабская губ.: 2) Губернскій (17)—**достаточно обширныхъ крытыхъ платформъ.** 3) Хотинскій (383)—**то же.**

Владимірская губ.: 4) Губернскій (50)—**пакгаузовъ.** 5) Владимірскій У. (74)—**то же.**

Волынская губ.: 6) Заславскій (106)—**магазиновъ за счетъ станціоннаго сбора въ 1/5 коп. съ пуда.**

Воронежская губ.: 7) Бирюченскій (53). 8) Богучарскій (76).

Гродненская губ.: 9) Бѣлостоко-Сокольскій (292)—**навѣсовъ и сараевъ на станціяхъ, гдѣ часто бываетъ отправка скота и птицы.**

Екатеринославская губ.: 10) Губернскій (44)—**въ соотвѣтствіи съ нормальнымъ подвозомъ хлѣбовъ въ средніе по урожаю годы.**

Кіевская губ.: 11) Васильевскій (377)—**складовъ.** 12) Чигиринскій (1130)—**крытыхъ навѣсовъ, брезентовъ.**

Ковенская губ.: 12) Губернскій (10)—**навѣсовъ.** 14) Шавельскій (178)—**крытыхъ платформъ.**

Курская губ.: 15) Льговскій (423). 16) Старооскольскій (573)—**складочныхъ помѣщеній.**

Лифляндская губ.: 17) Губернскій (8, 49)—**амбаровъ для хлѣба.** 18) Рижскій (8, 202)—**то же.**

Орловская губ.: 19) Губернскій (93). 20) Болховскій (293). 21) Сѣвскій (740)—**съ увеличеніемъ площади закрытыхъ помѣщеній.**

Пензенская губ.: 22) Губернскій (18)—**недорогихъ складовъ или амбаровъ для хлѣба.** 23) Пензенскій У. (126)—**крытыхъ амбаровъ.**

Подольская губ.: 24) Могилевскій (910)—**достаточно помѣстительныхъ крытыхъ платформъ.** 25) Ольгопольскій (948).

Полтавская губ.: 26) Константиноградскій (261). 27) Переяславскій (713)—**навѣсовъ.** 28) Пирятинскій (718). 29) Роменскій (775).

Псковская губ.: 30) Губернскій (58).

Рязанская губ.: 31) Губернскій (16, 17)—**складочныхъ помѣщеній за счетъ сбора въ 1/5 коп.** 32) Рязанскій У. (430). 33) Сапожковскій (580)—**складочныхъ помѣщеній.**

Самарская губ.: 34) Губернскій (14, 145). 35) Бугурусланскій (221, 239, 291)—**вполнѣ достаточныхъ и удобныхъ пакгаузовъ.** 36) Николаевскій (341, 357)—**оборудованіе складочныхъ помѣщеній.**

Саратовская губ.: 37) Балашовскій (342)—**болѣе значительнаго количества складовъ.**

Симбирская губ.: 38) Губернскій (43)—**складовъ въ хлѣбородныхъ мѣстностяхъ.** 39) Сенгилеевскій (426)—**амбаровъ и навѣсовъ.** 40) Симбирскій У. (488).

Смоленская губ.: 41) Губернскій (131). 42) Вяземскій (76)—**пакгаузовъ.** 43) Сычевскій (275).

Тамбовская губ.: 44) Губернскій (12). 45) Елатомскій (171)—**для хлѣба, на станціяхъ отправленія его.** 46) Усманскій (431).

Тверская губ.: 47) Старицкій (420)—**складовъ для пріема грузовъ на храненіе.**

Тульская губ.: 48) Губернскій (21). 49) Бѣлевскій (124)—**за счетъ попуднаго сбора, при расходованіи его на тѣхъ станціяхъ, гдѣ онъ взысканъ.** 50) Епифанскій (211)—**крытыхъ платформъ за счетъ сбора въ 1/5 коп.** 51) Ефремовскій (316)—**крытыхъ платформъ.** 52) Крапивенскій (355, 356). 53) Новосильскій (371)—**крытыхъ и обшитыхъ съ боковъ помѣщеній.** 54) Тульскій У. (464, 469).

Уфимская губ.: 55) Белебеевскій (36)—**пакгаузовъ и платформъ.**

Харьковская губ.: 56) Волчанскій (210)—**во всѣхъ погрузочныхъ пунктахъ.** 57) Зміевскій (225)—**запасныхъ магазиновъ для храненія хлѣба.**

Черниговская губ.: 58) Губернскій (27)—**крытыхъ платформъ.** 59) Борзенскій (122, 125)—**то же.** 60) Глуховскій (137, 145). 61) Мглинскій (275, 276). 62) Сосницкій (389).

2. Желательно устройство при желѣзнодорожныхъ станціяхъ зернохранилищъ.

Волынская губ.: 1) Заславскій (106)—**элеваторовъ, за счетъ станціоннаго сбора въ 1/5 коп. съ пуда.**

Воронежская губ.: 2) Бирюченскій (53). 3) Богучарскій (76).

Гродненская губ.: 4) Волковыскій (396)—**на узловыхъ станціяхъ и въ уѣздныхъ городахъ при желѣзныхъ дорогахъ.**

Екатеринославская губ.: 5) Александровскій (77).

Калужская губ.: 6) Мещовскій (255, 256)—**элеваторовъ въ мѣстахъ скопленія грузовъ.**

Кіевская губ.: 7) Губернскій (277)—**простѣйшаго типа.** 8) Васильковскій (376)—**на каждой станціи, для пріема хлѣба большими и малыми партіями (меньше вагона) съ предварительной очисткой зерна.**

Курляндская губ.: 9) Туккумскій (68)—**элеваторовъ.**

Лифляндская губ.: 10) Губернскій (7, 8, 47)—**на станціяхъ Юрьевъ и Валкъ—устройство элеваторовъ съ механическими приспособленіями для очистки и взвѣшиванія хлѣба.**

Пензенская губ.: 11) Губернскій (61, 62)—**хотя бы простѣйшаго типа.** 12) Керенскій (86). 13) Пензенскій У. (126). 14) Чембарскій (161).

Подольская губ.: 15) Литинскій (812). 16) Проскуровскій (998, 1013)—**на важныхъ въ грузовомъ отношеніи станціяхъ.**

Полтавская губ.: 17) Губернскій (65). 18) Гадячскій (183). 19) Константиноградскій (261)—**элеватора въ Константиноградѣ за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда,** (305)—**зернохранилищъ.** 20) Миргородскій (694). 21) Переяславскій (712). 22) Полтавскій У. (733). 23) Прилукскій (764). 24) Роменскій (775).

Рязанская губ.: 25) Губернскій (19). 26) Раненбургскій (339)—**простѣйшаго типа.** 27) Ряжскій (374)—**самыхъ простыхъ, на станціяхъ отправленія.** 28) Сапожковскій (580).

Самарская губ.: 29) Губернскій (147)—**зернохранилищъ и элеваторовъ.** 30) Бугурусланскій (220, 239, 291)—**то же.**

Симбирская губ.: 31) Губернскій (43). 32) Сенгилеевскій (427). 33) Симбирскій У. (488).

Смоленская губ.: 34) Гжатскій (92)—**какъ въ мѣстахъ производства зерна, такъ и сбыта его.**

Таврическая губ.: 35) Перекопскій (169)—**за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда.**

Тамбовская губ.: 36) Губернскій (12). 37) Лебедянскій (283). 38) Моршанскій (327). 39) Усманскій (431).

Тверская губ.: 40) Старицкій (420).

Тульская губ.: 41) Бѣлевскій (124). 42) Епифанскій (211). 43) Ефремовскій (316)—**элеваторовъ на станціяхъ и въ портахъ.** 44) Крапивенскій (355). 45) Новосильскій (372)—**съ отдачею въ аренду землевладѣльцамъ или купцамъ.** 46) Тульскій У. (469)—**съ приспособленіями для сортировки хлѣба.**

Уфимская губ.: 47) Белебеевскій (37)—**элеваторовъ улучшеннаго типа при станціяхъ: Давлеканово и Белебей-Аксаково.**

Харьковская губ.: 48) Губернскій (22)—**при станціяхъ, расположенныхъ въ хлѣбномъ районѣ.** 49) Волчанскій (209)—**на всѣхъ станціяхъ отправленія.** 50) Зміевскій (225). 51) Изюмскій (251)—**на каждой станціи.**

Херсонская губ.: 52) Губернскій (83)—**зернохранилищъ или элеваторовъ.** 53) Александровскій (195). 54) Елисаветградскій (209, 210)—**хлѣбныхъ складовъ.** 55) Тираспольскій (361)—**станціонныхъ и портовыхъ элеваторовъ.**

Черниговская губ.: 56) Губернскій (28)—**хлѣбныхъ складовъ при всѣхъ станціяхъ и элеваторовъ въ портахъ.** 57) Глуховскій (136, 145)—**элеваторовъ на всѣхъ узловыхъ и болѣе крупныхъ промежуточныхъ станціяхъ.** 58) Конотопскій (241)—**элеваторовъ.** 59) Мглинскій (275, 276). 60) Новозыбковскій (301)—**зернохранилищъ и элеваторовъ.** 61) Сосницкій (389).

3. Желательно установить обязательное для желѣзныхъ дорогъ правило о предоставленіи земствамъ мѣстъ возлѣ желѣзнодорожныхъ путей для постройки элеваторовъ и зернохранилищъ.

Харьковская губ.: Губернскій (147).

4. Желательно устройство при желѣзнодорожныхъ станціяхъ помѣщеній для скоропортящихся сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (317, 321)—**холодныхъ помѣщеній для молочныхъ продуктовъ, при станціяхъ въ городахъ.**

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (74)—**складовъ-ледниковъ для временнаго до нагрузки храненія прибывающихъ на станцію молочныхъ продуктовъ.**

Екатеринославская губ.: 3) Маріупольскій (147)—**съ холодильниками, въ нѣкоторыхъ конечныхъ пунктахъ желѣзнодорожныхъ линій.**

Ковенская губ.: 4) Шавельскій (183) — **особыхъ плодохранилищъ,** (178)—**ледниковъ на узловыхъ станціяхъ.**

Новгородская губ.: 5) Крестецкій (227)—**для молочныхъ продуктовъ.**

Подольская губ.: 6) Губернскій (110)—**на станціяхъ, откуда идетъ наибольшій экспортъ фруктовъ (напр., Деражня или Винница), устройство фруктовыхъ погребовъ для отдачи въ наемъ садоводамъ и крупнымъ фруктовымъ торговцамъ.**

Псковская губ.: 7) Великолуцкій (107)—**для молочныхъ товаровъ.**

Рязанская губ.: 8) Губернскій (17)—**холодильниковъ и простыхъ помѣщеній.** 9) Рязанскій У. (430)—**для молочныхъ товаровъ.**

Смоленская губ.: 10) Гжатскій (89)—**для молочныхъ продуктовъ.**

Харьковская губ.: 11) Харьковскій У. (427)—**складовъ въ крупныхъ торговыхъ центрахъ Россіи и въ ея главнѣйшихъ отпускныхъ портахъ.**

5. Желательно упорядоченіе храненія сельскохозяйственныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (24). 2) Заславскій (105).

Екатеринославская губ.: 3) Павлоградскій (240).

Лифляндская губ.: 4) Губернскій (7).

Московская губ.: 5) Звенигородскій (294).

Пензенская губ.: 6) Губернскій (63). 7) Инсарскій (80). 8) Керенскій (85). 9) Саранскій (147).

С.-Петербургская губ.: 10) Губернскій (17).

Саратовская губ.: 11) Губернскій (184).

Симбирская губ.: 12) Симбирскій У. (488)—**въ особенности хлѣба.**

Смоленская губ.: 13) Вяземскій (76).

Тульская губ.: 14) Губернскій (21).

Черниговская губ.: 15) Губернскій (28). 16) Городнянскій (179, 189).

6. Желательно установленіе болѣе совершеннаго порядка обожданія груза на складѣ.

Кіевская губ.: 1) Бердичевскій (331).

Рязанская губ.: 2) Раненбургскій (339).

Глава XI. Порча, утрата и хищеніе грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

1. Порча, утрата и хищеніе грузовъ.—2. Нормы естественной убыли грузовъ.—3. Сложность существующихъ правилъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу и утрату грузовъ.—4. Мѣры къ устраненію порчи, утраты и хищенія грузовъ.—5. Пониженіе нормъ естественной убыли грузовъ.—6. Заключенія Комитетовъ.

Порча, утрата и хищеніе грузовъ [35]).

Въ сужденіяхъ Комитетовъ имѣются многочисленныя указанія на то, что при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ грузы подвергаются порчѣ, утерѣ и хищенію. Это послѣднее обстоятельство отмѣчается главнымъ образомъ по отношенію къ фруктамъ и вину виноградному, молоку, молочнымъ продуктамъ и молочнымъ металлическимъ флягамъ, которыя стоятъ очень дорого, отъ 8 до 15 рублей каждая (Московская, 349). Въ частности, въ Вологодскомъ Уѣздномъ Комитетѣ указывается на случаи хищенія товаровъ, прибывающихъ на станцію Вологда (Вологодская, 151).

Порча грузовъ вслѣдствіе небрежнаго обращенія съ ними, а равно и хищеніе ихъ, по многимъ отзывамъ, составляютъ обыкновенное явленіе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Характернымъ примѣромъ такихъ отзывовъ можетъ служить слѣдующая выдержка изъ одного изъ докладовъ Бузулукскому Комитету. «Обращеніе грузчиковъ съ товарами самое варварское и надо удивляться, какъ еще остается что-нибудь отъ нихъ въ цѣлости. Полученіе отъ желѣзной дороги, напримѣръ, ящика съ листовымъ стекломъ, чтобы $^1/_2$—$^2/_3$ не было разбито въ дребезги,—явленіе рѣдкое. Отправьте въ какой угодно прочной упаковкѣ цѣнный и ходкій товаръ, и будетъ удивительно, если часть этого груза не будетъ похищена, а взамѣнъ его, для уравновѣшенія, не будутъ положены дрова и пр.» (Самарская, 335).

Относительно порчи грузовъ по небрежности желѣзнодорожнаго персонала въ сужденіяхъ Комитетовъ отмѣчается съ особенною настойчивостью порча посуды изъ-подъ молока, вслѣдствіе чего эта дорого стоящая посуда изнашивается у насъ гораздо скорѣе,

чѣмъ на заграничныхъ дорогахъ (Смоленская, 91). Точно также отмѣчаются случаи порчи черепицы (Курская, 404, 406).

Что же касается утраты или утечки и раструски грузовъ, то изъ сужденій Комитетовъ видно, что интересы сельскихъ хозяевъ въ этомъ отношеніи точно также представляются далеко необезпеченными. Случаи недостачи грузовъ повторяются весьма часто. Недостача хлѣба пудовъ 10—20 на вагонъ—явленіе заурядное, хотя бы этотъ вагонъ хлѣба былъ отправленъ на короткое разстояніе (напр., отъ Бузулука до Самары), а между тѣмъ эти 20 пудовъ хлѣба зачастую составляютъ весь доходъ съ вагона, и въ результатѣ выходитъ, что сельскій хозяинъ работалъ, переживалъ немало тревожныхъ минутъ изъ-за этого хлѣба для того лишь, чтобы пополнить запасъ «сметокъ», подъ каковымъ именемъ желѣзная дорога ежегодно продаетъ въ свою пользу десятки тысячъ пудовъ хлѣба (Самарская, 335).

Нормы естественной убыли грузовъ[36]).

При обсужденіи вопроса о причинахъ убытковъ, наносимыхъ желѣзными дорогами грузоотправителямъ, главное вниманіе было обращено на существующія нормы естественной убыли перевозимыхъ грузовъ. По этому поводу въ Трудахъ Харьковскаго Губернскаго Комитета приведена статистическая справка объ отправкѣ 416 вагоновъ въ Козловскій элеваторъ, изъ которой видно, что при погрузкѣ 612 пудовъ ржи въ одинъ вагонъ, въ среднемъ пришло по 608,1 пуда, т. е. убыль составила 3,9 п. на вагонъ, между тѣмъ какъ по дѣйствующимъ правиламъ желѣзная дорога не отвѣчала бы за недостачу 6,12 пудовъ (1%) на вагонъ (Харьковская, 148). Аналогичное указаніе на несоотвѣтствіе установленныхъ нормъ естественной убыли съ дѣйствительными размѣрами ея были приведены также и въ отношеніи пеньки, гдѣ дѣйствительная убыль по перевозкѣ 10.000 пуд. пеньки опредѣлилась въ 47 пуд., т. е. менѣе ½%, тогда какъ узаконенная норма естественной убыли составляетъ для пеньки 2% (Орловская, 534).

Въ Одесскомъ Комитетѣ были высказаны сужденія въ томъ смыслѣ, что при пробѣгѣ хорошо приспособленнаго для ссыпки зерна вагона въ теченіе 3—5 дней недостачи не должно быть вовсе или же, во всякомъ случаѣ, она должна быть меньше существующей нынѣ нормы въ 1% для зерна и 2% для кукурузы. Установленіе повышеннаго процента естественной убыли для кукурузы не имѣетъ за собою твердыхъ основаній, такъ какъ при перевозкѣ кукурузы зимой въ недостаточно сухомъ видѣ, зерно это совершенно не высыхаетъ, вслѣдствіе сырости атмосфернаго воздуха; въ лѣтнее же время кукуруза суха не менѣе другихъ зерновыхъ продуктовъ.

Вообще, существованіе высокой нормы естественной убыли, созданное съ цѣлью оградить дороги отъ частыхъ требова-

ній вознагражденія за недостачу, по большей части происходящую по винѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ, причиняетъ торговлѣ и промышленности громадный ущербъ и влечетъ за собою значительныя злоупотребленія, такъ какъ нерѣдко даже сами грузоотправители, пользуясь этимъ, сознательно не догружаютъ до размѣра установленной нормальной убыли; покупатели же зерна при опредѣленіи цѣнъ на хлѣбъ должны учитывать эту узаконенную убыль.

Со времени введенія перевозки хлѣба насыпью недостача увеличилась еще больше и достигаетъ 20 и болѣе пудовъ на вагонъ. Между тѣмъ при малой выгодности хлѣбной операціи отправитель долженъ быть увѣренъ, что сданное имъ количество товара должно быть полностью доставлено на станцію назначенія, такъ какъ въ противномъ случаѣ онъ не можетъ вести точнаго учета сдѣлки (Херсонская, 234, 235).

Отмѣчается, кромѣ того, что существованіе высокихъ нормъ естественной убыли дѣйствуетъ развращающимъ образомъ на желѣзнодорожныхъ агентовъ, такъ какъ даетъ имъ возможность безотвѣтственно производить хищеніе грузовъ въ предѣлахъ установленныхъ нормъ упомянутой убыли (Курская, 471).

Существованіе такихъ высокихъ нормъ естественной убыли хлѣба признается тѣмъ болѣе ненормальнымъ явленіемъ, что въ сообщеніи съ Кенигсбергомъ и Данцигомъ казенныя дороги отвѣчаютъ полностью за вѣсъ, погруженный въ вагонъ, безъ всякаго отчисленія на естественную убыль (Херсонская, 234, 245, 334).

Сложность существующихъ правилъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу и утрату грузовъ 37).

Замѣчаемые на желѣзныхъ дорогахъ случаи утраты, недостачи и поврежденія грузовъ оказываются для сельскихъ хозяевъ тѣмъ болѣе ощутительными, что существующія на этотъ предметъ правила объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣлость и сохранность груза слишкомъ сложны, и полученіе вознагражденія за утрату или порчу обставлено такими формальностями и затрудненіями, что эта отвѣтственность является до извѣстной степени фиктивною (Вологодская, 138; Рязанская, 629; Херсонская, 362).

На ряду съ такими сужденіями слѣдуетъ отмѣтить высказанныя Эстляндскимъ Губернскимъ Комитетомъ соображенія въ томъ смыслѣ, что противъ злоупотребленій, приведенныхъ выше, статьи 107, 109 и 111 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, устанавливающія размѣръ вознагражденія за утрату или порчу грузовъ, а также обязывающія причитающееся грузохозяину вознагражденіе уплатить въ мѣсячный срокъ подъ угрозой начисленія процентовъ за время между подачей заявленія и выдачей вознагражденія, въ достаточной степени гарантируютъ интересы отправителей (Эстляндская, 35).

Мѣры къ устраненію порчи, утраты и хищенія грузовъ 38).

Въ цѣляхъ устраненія отмѣченныхъ дефектовъ желѣзнодорожной перевозки, въ сужденіяхъ Комитетовъ указывается на настоятельную необходимость болѣе строгаго отношенія желѣзнодорожнаго начальства къ служебному персоналу и болѣе совершеннаго приспособленія подвижного состава къ перевозкѣ грузовъ. Въ частности, для предупрежденія порчи черепицы рекомендуется обязать желѣзныя дороги устраивать необходимыя приспособленія въ вагонахъ (Курская, 421).

Затѣмъ высказываются пожеланія объ увеличеніи отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за утрату, порчу и поврежденіе груза, а равно объ упрощеніи формальностей по полученію слѣдуемаго съ дорогъ за это вознагражденія. Съ этою цѣлью рекомендуется учрежденіе присяжныхъ вѣсовщиковъ, послѣ провѣрки вѣса которыми дороги немедленно выплачивали бы слѣдуемое вознагражденіе за недостачу въ вѣсѣ груза (Харьковская, 147), а также установленіе обязательства немедленной уплаты вознагражденія по протоколамъ полиціи (Тульская, 21, 37). Кромѣ того, были высказаны пожеланія о томъ, чтобы вознагражденіе за недостающій вѣсъ уплачивалось немедленно изъ тарифной платы (Рязанская, 625, 629).

Затѣмъ требованіе, чтобы претендентомъ за недостачу груза являлось лицо, расписавшееся на дубликатѣ накладной, признается стѣснительнымъ и высказывается пожеланіе о допущеніи предъявленія претензіи держателемъ накладной (Ярославская, 213).

Большимъ облегченіемъ въ смыслѣ защиты интересовъ отправителей представляется установленіе такого порядка, чтобы иски за порчу грузовъ могли предъявляться въ судебныя установленія по мѣсту нахожденія станціи отправленія, а не по мѣсту нахожденія правленій подлежащихъ дорогъ (Казанская, 120) *).

Въ частности по отношенію къ вопросу о полученіи вознагражденія за порчу молочной посуды высказываются пожеланія примѣнить порядокъ, установленный для вознагражденія за порчу багажа (Новгородская, 227).

Пониженіе нормъ естественной убыли грузовъ 39).

Въ отношеніи существующихъ нормъ естественной убыли, большинство пожеланій направлено, если не къ полной отмѣнѣ этихъ нормъ и къ установленію для желѣзныхъ дорогъ обязательства сдавать грузъ пудъ въ пудъ по принятому къ отправкѣ количеству (Воронежская, 14, 62; Курская, 471; Самарская, 220; Тульская, 21, 124, 371; Херсонская, 234), то во всякомъ случаѣ къ возможному уменьшенію этихъ нормъ. Среди этихъ пожеланій слѣдуетъ отмѣтить предложеніе о полной отмѣнѣ нормальной убыли хлѣбныхъ

*) Статьи 127 и 128 Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ вполнѣ удовлетворяютъ этому пожеланію.

Примѣч. состав.

грузовъ, съ установленіемъ въ замѣнъ сего незначительной страховой преміи (Харьковская, 147). Затѣмъ предлагается поставить нормы естественной убыли въ зависимость отъ временъ года (Орловская, 93) и пробѣгаемаго грузомъ разстоянія (Пензенская, 61).

Что же касается размѣровъ уменьшенія существующихъ нормъ естественной убыли, то были высказаны пожеланія объ уменьшеніи этихъ нормъ до минимума (Самарская, 392, 396), до 1/4% (Пензенская, 135),—на половину (Самарская, 341), и—въ 4 раза (Орловская, 534).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду приведенныхъ сужденій Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно увеличеніе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу товаровъ, происшедшую по винѣ дорогъ.

Владимірская губ.: 1) Владимірскій У. (74).

Вологодская губ.: 2) Вологодскій У. (138, 151).

Волынская губ.: 3) Новоградъ-Волынскій (163).

Воронежская губ.: 4) Губернскій (13). 5) Задонскій (108, 109).

Казанская губ.: 6) Спасскій (120) — **съ судебной отвѣтственностью желѣзныхъ дорогъ по мѣсту отправленія грузовъ, а не по мѣсту нахожденія желѣзнодорожныхъ правленій.**

Кіевская губ.: 7) Каневскій (475) — **за порчу груза, ожидающаго отправленія.** 8) Чигиринскій (1130).

Ковенская губ.: 9) Поневѣжскій (125) — **за поврежденія животныхъ при неосторожномъ передвиженіи вагоновъ.**

Курская губ.: 10) Губернскій (4, 6). 11) Льговскій (392, 421)—**за порчу черепицы.** 12) Новооскольскій (471). 13) Фатежскій (788).

Лифляндская губ.: 14) Верроскій (166)—**за порчу молочной посуды.**

Московская губ.: 15) Губернскій (12)—**при взысканіи убытковъ съ той желѣзной дороги, которая приняла на себя доставку товаровъ.**

Новгородская губ.: 16) Крестецкій (227) — **за порчу молочной посуды, съ предоставленіемъ отправителямъ права получать стоимость испорченной посуды внѣ судебнаго порядка, подобно багажу, въ самый короткій срокъ на станціи, куда посуда должна была возвратиться.**

Полтавская губ.: 17) Переяславскій (712). 18) Прилукскій (765).

Псковская губ.: 19) Губернскій (58) — **при упрощеніи порядка выдачи дорогами вознагражденія за убытки.** 20) Великолуцкій (110) — **при упрощеніи и ускореніи порядка полученія вознагражденія за убытки.**

Рязанская губ.: 21) Губернскій (16). 22) Скопинскій (625, 629)—**полное вознагражденіе за порчу хлѣбовъ, съ немедленной уплатой вознагражденія за убытки при полученіи товара, т. е. изъ тарифной платы.**

Самарская губ.: 23) Самарскій У. (522).

Саратовская губ.: 24) Губернскій (183, 184).

Таврическая губ.: 25) Губернскій (11). 26) Симферопольскій (197) — **вина виноградная.**

Тульская губ.: 27) Губернскій (18)—**молочной посуды.** 28) Бѣлевскій (123, 124)—**посуды и укупорки молочныхъ продуктовъ.** 29) Новосильскій (371)—**хлѣба.**

Херсонская губ.: 30) Тираспольскій (362) — **по рыночнымъ цѣнамъ на мѣстѣ назначенія въ день отправки груза, съ допущеніемъ взысканія судебнымъ порядкомъ по мѣсту отправленія груза.**

Черниговская губ.: 31) Губернскій (27). 32) Борзенскій (122, 125).

2. Желательно увеличеніе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за утерю и недостачу грузовъ.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Задонскій (108, 109).

Кіевская губ.: 3) Чигиринскій (1130).

Курская губ.: 4) Губернскій (4, 6). 5) Новооскольскій (471). 6) Фатежскій (788).

Лифляндская губ.: 7) Верроскій (166)—**молочной посуды.**

Московская губ.: 8) Клинскій (369)—**молочной посуды.**

Новгородская губ.: 9) Крестецкій (227) — **за утрату молочной посуды, съ предоставленіемъ отправителямъ права получать стоимость невозвращенной посуды внѣ судебнаго порядка, подобно багажу, въ самый кратчайшій срокъ на станціи, куда посуда должна была возвратиться.**

Орловская губ.: 10) Карачевскій (534) — **съ упрощеніемъ взысканія административнымъ порядкомъ по соблюденіи формальностей въ родѣ составленія актовъ и т. п.**

Полтавская губ.: 11) Прилукскій (765).

Псковская губ.: 12) Губернскій (58) — **при упрощеніи порядка выдачи дорогами вознагражденія за убытки.** 13) Великолуцкій (110) — **при упрощеніи и ускореніи порядка полученія вознагражденія за убытки.**

Рязанская губ.: 14) Губернскій (16). 15) Скопинскій (625, 629)—**съ немедленной уплатой вознагражденія за недостающій вѣсъ при полученіи товара, т. е. изъ тарифной платы.**

Самарская губ.: 16) Бугурусланскій (216).

Саратовская губ.: 17) Губернскій (183).

Таврическая губ.: 18) Губернскій (11). 19) Симферопольскій (197) — **вина виноградnаго.**

Тульская губ.: 20) Губернскій (18)—**за утрату молочной посуды.** 21) Бѣлевскій (123, 124)—**въ особенности за утрату молочной посуды.**

Херсонская губ.: 22) Тираспольскій (362)—**по рыночнымъ цѣнамъ на мѣстѣ назначенія въ день отправки груза, съ допущеніемъ взысканія судебнымъ порядкомъ по мѣсту отправленія груза.**

Ярославская губ.: 23) Рыбинскій (213)—**съ тѣмъ, чтобы претендентомъ являлся держатель накладной, а не лицо, расписавшееся на дубликатѣ въ полученіи груза.**

3. Желательно устраненіе хищеній грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (16). 2) Бендерскій (161, 163)—**вина виноградnаго.** 3) Кишиневскій (214, 287) — **вина виноградnаго, путемъ предупрежденія возможности хищенія, а также установленія отвѣтственности желѣзнодорожной администраціи за хищенія.** 4) Сорокскій (344)—**вина виноградnаго.**

Владимірская губ.: 5) Владимірскій У. (74). 6) Юрьевскій (179) — **молока и молочныхъ продуктовъ.**

Вологодская губ.: 7) Вологодскій У. (151).

Воронежская губ.: 8) Губернскій (13). 9) Задонскій (108).

Лифляндская губ.: 10) Губернскій (7, 25).

С.-Петербургская губ.: 11) Губернскій (16)—**молока.**

Таврическая губ.: 12) Симферопольскій (197)—**вина виноградnаго.** 13) Ялтинскій (224)—**то же.**

4. Желательно болѣе бережное обращеніе съ перевозимыми по желѣзнымъ дорогамъ грузами.

Вологодская губ.: 1) Вологодскій У. (151)—**съ зерновыми продуктами.**

Калужская губ.: 2) Козельскій (94)—**съ молокомъ.**

Смоленская губ.: 3) Губернскій (131). 4) Гжатскій (91).

5. Желательно болѣе бережное обращеніе желѣзнодорожныхъ агентовъ съ молочною посудою.

Владимірская губ.: 1) Юрьевскій (179).

Московская губ.: 2) Верейскій (150, 157) — **на Брянской линіи Московско-Кіево-Воронежской ж. д.** 3) Клинскій (369) — **съ отвѣтственностью агентовъ за пропажу и обмѣнъ посуды.**

Новгородская губ.: 4) Крестецкій (227).

С.-Петербургская губ.: 5) Губернскій (16, 34).

Смоленская губ.: 6) Гжатскій (91).

Тульская губ.: 7) Губернскій (18) – **съ отвѣтственностью за порчу.** 8) Бѣлевскій (123, 124)—**то же.** 9) Новосильскій (371)—**то же.** 10) Тульскій У. (458).

6. Желательно пониженіе существующихъ нормъ естественной убыли въ вѣсѣ перевозимыхъ грузовъ.

Казанская губ.: 1) Чистопольскій (209, 210)—**до полупроцента.**

Курская губ.: 2) Льговскій (392, 423). 3) Новооскольскій (471) — **при перевозкѣ насыпью.**

Нижегородская губ.: 4) Губернскій (35). 5) Сергачскій (561, 562).

Орловская губ.: 6) Губернскій (93) — **и во всякомъ случаѣ поставить этотъ размѣръ въ зависимость отъ времени года.** 7) Карачевскій (534)—**уменьшить его въ 4 раза**

Пензенская губ.: 8) Губернскій (61)—**съ установленіемъ зависимости нормы убыли отъ величины пробѣга груза.**

Псковская губ.: 9) Губернскій (59).

Самарская губ.: 10) Губернскій (16, 150). 11) Бугурусланскій (291). 12) Николаевскій (341)—**по крайней мѣрѣ, на половину.** 13) Новоузенскій (382, 396) — **до возможнаго минимума.**

Саратовская губ.: 14) Аткарскій (309).

Тамбовская губ.: 15) Козловскій (281).

7. Желательно установленіе сдачи полностью, пудъ въ пудъ, принятаго желѣзными дорогами для перевозки хлѣбнаго зерна, по принятому къ отправкѣ количеству.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (14, 15). 2) Бобровскій (58, 62).

Курская губ.: 3) Новооскольскій (471)—**въ особенности при перевозкѣ въ мѣшкахъ.**

Рязанская губ.: 4) Скопинскій (625, 629).

Тульская губ.: 5) Губернскій (21) — **съ обязательствомъ немедленной уплаты по протоколамъ полиціи вознагражденія за провѣсъ.** 6) Бѣлевскій (124) — **съ отвѣтственностью дорогъ за утечку и усышку.** 7) Новосильскій (371) — **съ немедленной уплатой по протоколамъ полиціи за провѣсъ.**

Херсонская губ.: 8) Одесскій (234, 235)—**для хлѣба и всякаго вообще товара.**

Глава XII. Увеличеніе числа станцій, полустанковъ и разъѣздовъ для пріема и выдачи сельскохозяйственныхъ грузовъ.

1. Пріемъ грузовъ на полустанкахъ и разъѣздахъ.—2. Мѣры къ увеличенію числа станцій и разъѣздовъ.—3. Заключенія Комитетовъ.

Пріемъ грузовъ на полустанкахъ и разъѣздахъ 40).

Въ сужденіяхъ Комитетовъ встрѣчаются многочисленныя указанія, что, вслѣдствіе значительной отдаленности желѣзнодорожныхъ станцій другъ отъ друга, подвозъ груза къ станціямъ долженъ производиться на большихъ разстояніяхъ; это обстоятельство въ значительной степени стѣсняетъ возникновеніе новыхъ промышленныхъ предпріятій и затрудняетъ сбытъ весьма многихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, такъ какъ доставка на далекія разстоянія влечетъ за собою весьма большіе накладные расходы и нерѣдко дѣлаетъ даже невозможнымъ сбытъ такихъ скоропортящихся продуктовъ, какъ молоко, и такихъ громоздкихъ грузовъ, какъ лѣсные матеріалы и дрова. Въ частности, напр., указывается, что разстоянія между станціями въ 30—40 верстъ на Полѣсскихъ дорогахъ не рѣдкость (Минская, 9).

Въ то же время въ промежуткахъ между этими станціями даже и въ настоящее время имѣются пункты (полустанки, разъѣзды и т. п.), гдѣ поѣзда останавливаются, но тѣмъ не менѣе грузы къ отправкѣ не принимаются. Вслѣдствіе этого искусственно удорожается подвозъ грузовъ на желѣзную дорогу (Рязанская, 348). Недопущеніе нагрузки и выгрузки на всѣхъ пунктахъ остановки поѣздовъ является особенно ощутительнымъ для скота, нагрузка и выгрузка котораго, по существующимъ правиламъ, допускается только на опредѣленныхъ станціяхъ даже изъ числа тѣхъ, которыя открыты для пріема прочихъ товаровъ. Вслѣдствіе этого нерѣдко случается, что скотъ долженъ проходить значительныя разстоянія для погрузки на желѣзную дорогу, хотя по близости имѣется станція, гдѣ онъ могъ бы быть погруженъ въ вагоны (Калужская, 17).

Затѣмъ отмѣчается, что существующій для расчета провозныхъ платъ при отправкахъ съ полустанковъ и разъѣздовъ порядокъ, согласно которому плата взимается не за дѣйствительное разстоя-

ніе перевозки, а за разстояніе отъ ближайшей тарифной станціи, является искусственнымъ повышеніемъ тарифа и ложится бременемъ на сельское хозяйство (Харьковская, 210).

Мѣры къ увеличенію числа станцій, платформъ и разъѣздовъ [41]).

Въ виду изложеннаго, Комитетами были высказаны пожеланія объ увеличеніи числа пунктовъ нагрузки и выгрузки вообще, а также объ облегченіи открытія полустанковъ и разъѣздовъ для пріема грузовъ по ходатайствамъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ; эти пункты могли бы функціонировать не постоянно, а примѣрно 2—3 раза въ недѣлю, при посредствѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ, командируемыхъ для этого съ сосѣднихъ станцій (Минская, 433).

Что же касается существующихъ уже полустанковъ и платформъ, на которыхъ и теперь останавливаются товарные и пассажирскіе поѣзда, то по отношенію къ нимъ было указано на желательность установленія обязательнаго пріема и выдачи на нихъ грузовъ съ расчетомъ платъ по дѣйствительному разстоянію, а не отъ сосѣднихъ тарифныхъ станцій (Харьковская, 210). Эта мѣра представляется особенно желательною для облегченія сбыта молочныхъ продуктовъ.

Независимо отъ общихъ пожеланій объ увеличеніи числа пунктовъ пріема и выдачи грузовъ, были сдѣланы слѣдующія заявленія о необходимости устройства пріемныхъ пунктовъ въ нѣкоторыхъ опредѣленныхъ мѣстахъ.

1) Необходимо устроить нагрузочную платформу или полустанокъ между станціями Судиміръ и Батагово (Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги), вблизи селенія Березовки. Необходимость эта вызывается неблагопріятнымъ мѣстоположеніемъ названныхъ станцій, вслѣдствіе котораго проѣздъ къ нимъ въ дождливое время дѣлается совершенно невозможнымъ (Калужская, 49).

2) Желательно устроить нагрузочную станцію вмѣсто разъѣзда № 24 Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, чтобы тѣмъ понизить стоимость подвоза къ станціямъ разнаго лѣсного матеріала и дровъ, идущихъ въ большомъ количествѣ изъ Жиздринскаго уѣзда въ другіе уѣзды Калужской губерніи (Калужская, 11).

3) Желательно обратить разъѣздъ Кадошкино (Московско-Казанской желѣзной дороги) въ тарифную станцію. По отношенію къ этому разъѣзду, находящемуся между станціями Инсаръ и Куликовка, было указано, что онъ лежитъ въ 16 верстахъ отъ города Инсара при хорошей грунтовой дорогѣ, проѣздной во всякое время. Станціи же Инсаръ и Куликовка отстоятъ отъ г. Инсара на разстояніи $27\frac{1}{2}$ и $31\frac{1}{2}$ верстъ по плохой дорогѣ, особенно вблизи желѣзнодорожныхъ станцій. Между тѣмъ, на хлѣбномъ рынкѣ города Инсара реализуется около $\frac{1}{3}$ урожая всего Инсарскаго уѣзда. Поэтому обращеніе разъѣзда Кадошкино въ тарифную станцію съ

допущеніемъ пріема и выдачи грузовъ представляется въ интересахъ г. Инсара весьма желательнымъ (Пензенская, 80).

4) Устройство станціи на Московско-Казанской желѣзной дорогѣ въ селѣ Безсоновкѣ (Пензенскаго уѣзда) явилось бы одною изъ дѣйствительныхъ мѣръ для поддержанія главнѣйшихъ въ районѣ Пензенскаго уѣзда производствъ, тѣсно связанныхъ съ сельскимъ хозяйствомъ, а именно—крахмальнаго и паточнаго, такъ какъ село Безсоновка составляетъ центръ этихъ производствъ. Кромѣ того, станція эта имѣла бы большое значеніе и для погрузки продуктовъ луковаго производства (Пензенская, 129).

Затѣмъ, въ виду отмѣченныхъ выше неудобствъ, сопряженныхъ съ существующимъ нынѣ ограниченіемъ числа станцій, гдѣ допущены нагрузка и выгрузка скота, указывалось на желательность какъ увеличенія числа этихъ станцій (Полтавская, 733), такъ и допущенія пріема и выдачи скота на всѣхъ станціяхъ, съ устройствомъ на нихъ соотвѣтственныхъ приспособленій для нагрузки и выгрузки (Калужская, 17).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду изложенныхъ сужденій, Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно увеличеніе числа пунктовъ пріема и выдачи сельскохозяйственныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (149, 237).
Полтавская губ.: 2) Губернскій (35).
Псковская губ.: 3) Губернскій (58). 4) Великолуцкій (110).
Смоленская губ.: 5) Губернскій (131).

2. Необходимо облегчить открытіе для пріема грузовъ полустанковъ и разъѣздовъ желѣзныхъ дорогъ по ходатайствамъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, съ обращеніемъ этихъ пунктовъ въ тарифные пункты.

Минская губ.: Губернскій (9).

3. Желательно устройство станціи или хотя полустанка вмѣсто разъѣзда № 24 Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Калужская губ.: Губернскій (11, 12).

4. Желательно устроить нагрузочную платформу или полустанокъ между станціями Судиміръ и Батагово Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Калужская губ.: Жиздринскій (49).

5. Желательно обратить разъѣздъ Кадошкино Московско-Казанской желѣзной дороги въ тарифную станцію.

Пензенская губ.: 1) Губернскій (63). 2) Инсарскій (80).

6. Желательно устроить станцію Московско-Казанской жел. дороги въ селѣ Безсоновкѣ.

Пензенская губ.: Пензенскій У. (129).

7. Желательно допущеніе пріема и выдачи на всѣхъ полустанкахъ, платформахъ и разъѣздахъ:

а) сельскохозяйственныхъ грузовъ вообще.

Псковская губ.: 1) Губернскій (58). 2) Великолуцкій (110).
Смоленская губ.: 3) Губернскій (131). 4) Дорогобужскій (130).
Харьковская губ.: 5) Волчанскій (210)—**съ обращеніемъ въ тарифные пункты.**
Ярославская губ.: 6) Губернскій (27) — **съ обращеніемъ въ тарифные пункты.** 7) Даниловскій (27, 81).

б) молочныхъ продуктовъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (13)—**гдѣ останавливаются пассажирскіе поѣзда.** 2) Ошмянскій (161)—**то же.**
Рязанская губ.: 3) Губернскій (24). 4) Пронскій (284).

8. Желательно допущеніе нагрузки и выгрузки скота на всѣхъ станціяхъ.

Калужская губ.: 1) Губернскій (17).
Могилевская губ.: 2) Оршанскій (113).
Московская губ.: 3) Губернскій (12). 4) Коломенскій (419).
Подольская губ.: 5) Губернскій (124). 6) Могилевскій (915).
Полтавская губ.: 7) Полтавскій У. (733, 736).
Тамбовская губ.: 8) Губернскій (12). 9) Липецкій (300). 10) Моршанскій (334).
Тульская губ.: 11) Губернскій (21).
Черниговская губ.: 12) Городнянскій (185, 189).

Глава XIII. Станціонныя операціи.

1. Время открытія и закрытія станцій.—2. Формальности по пріему и выдачѣ грузовъ на станціяхъ.—3. Переводъ наложенныхъ платежей.—4. Учрежденіе справочныхъ бюро и комиссіонерствъ на станціяхъ.—5. Мѣры къ улучшенію производства станціонныхъ операцій.—6. Заключенія Комитетовъ.

Въ сужденіяхъ относительно условій перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ имѣется цѣлый рядъ указаній на нѣкоторые недостатки существующихъ правилъ о работѣ станцій по пріему и выдачѣ грузовъ, а равно и на несоблюденіе этихъ правилъ на практикѣ.

Время открытія и закрытія станцій [42])

Одинъ изъ такихъ недостатковъ проявляется въ томъ, что станціи открыты для операцій вообще очень непродолжительное время въ теченіе сутокъ; такъ, напримѣръ, зимою станціи дѣйствуютъ съ 8 час. утра до 4 час. дня. Въ виду этого въ значительной степени удорожается стоимость гужевой доставки къ станціи, такъ какъ при разстояніи 10—12 верстъ возчики не успѣваютъ обернуться два раза въ день, и приходится имѣть двойной комплектъ возчиковъ (Рязанская, 241) *).

Формальности по пріему и выдачѣ грузовъ на станціяхъ [43]).

Независимо отъ кратковременности открытія станцій для операцій, самый порядокъ пріема и выдачи грузовъ на станціяхъ, требующій много времени для соблюденія цѣлаго ряда формальностей по составленію перевозочныхъ документовъ и по предъявленію ихъ для полученія грузовъ, представляется стѣснительнымъ для сельскихъ хозяевъ. Особенное значеніе имѣетъ это обстоятельство при отправкѣ скоропортящихся продуктовъ, а также скота, для котораго правила отправки и пріема еще болѣе сложны, чѣмъ для другихъ грузовъ.

---

*) Для нѣкоторыхъ грузовъ время перевозки имѣетъ большое значеніе. Такъ, между прочимъ, указывается, что на основаніи существующихъ правилъ выдача ульевъ съ пчелами на станціяхъ прибытія ограничена 8 часами вечера, тогда какъ въ лѣтнее время, когда главнымъ образомъ и производится перевозка пчелъ, въ 7—8 часовъ вечера настолько свѣтло и жарко, что выгружаемыя въ это время пчелы сильно безпокоятся, и въ ульяхъ легко могутъ обрываться соты. Поэтому было бы желательно продолжить выгрузку пчелъ до 10 часовъ вечера, особенно въ лѣтнее время (Подольская, 1092).

Засимъ указывается на неудовлетворительность существующихъ правилъ о выдачѣ дубликатовъ накладныхъ по отношенію къ грузамъ, отправляемымъ изъ складовъ, не принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ, а приписанныхъ къ станціямъ; на основаніи этихъ правилъ желѣзная дорога выдаетъ дубликатъ накладной только по ввозѣ груза въ станціонное помѣщеніе, при чемъ не допускаются ни измѣненія ранѣе заявленной станціи назначенія, ни замѣна одного рода хлѣба другимъ. Вопросу этому въ отношеніи отправки хлѣба изъ земскихъ зернохранилищъ въ Трудахъ Комитетовъ Самарской губерніи было придано особенно важное значеніе. Между прочимъ, изъ приложеннаго къ Трудамъ Бугурусланскаго Комитета обширнаго доклада видно, что организованное при Управѣ комиссіонное отдѣленіе по продажѣ и залогу въ Государственномъ Банкѣ частновладѣльческаго и крестьянскаго хлѣба изъ земскихъ зернохранилищъ, находящихся на желѣзныхъ дорогахъ и приписанныхъ къ станціямъ, не можетъ съ успѣхомъ выполнять свои задачи, направленныя къ устраненію мелкихъ посредниковъ и къ облегченію положенія производителей путемъ выдачи ссудъ, особенно въ періоды паденія цѣнъ. Отсутствіе возможности получить дубликатъ на запроданный хлѣбъ затрудняетъ самую продажу его и отдаляетъ производство расчетовъ, въ ускореніи коихъ владѣльцы хлѣба весьма заинтересованы. Кромѣ того, обязательство ввоза груза на желѣзнодорожную станцію для полученія дубликата накладной вызываетъ значительные расходы на мѣшки, на насыпку, подвозку къ пакгаузамъ желѣзной дороги и проч. (Самарская, 219, 221, 294, 299).

По отношенію къ порядку выдачи грузовъ, прибывающихъ въ Одесскіе склады, въ Трудахъ Одесскаго Комитета отмѣчается его сложность; именно, указывается, что ни одинъ грузъ, даже прибывшій на имя опредѣленнаго лица, не выдается безъ предъявленія дубликата накладной. Между тѣмъ, при развитіи ссудныхъ операцій на желѣзныхъ дорогахъ, нерѣдки случаи, когда истекаетъ трехчасовой срокъ, назначенный для выгрузки поданнаго къ магазину вагона, и взыскивается съ получателя плата за простой вагона раньше, чѣмъ почта доставитъ изъ города дубликатъ накладной. Особенное затрудненіе возникаетъ по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ, когда банки открыты лишь отъ 11 до 12 час. дня, а вагоны прибываютъ послѣ этого времени, такъ что оплата дубликатовъ, заложенныхъ въ банкахъ, въ тотъ же день невозможна (Херсонская, 235, 334).

Кромѣ того, обращается вниманіе, что въ настоящее время желѣзнодорожныя станціи не извѣщаютъ адресата о прибытіи груза на станцію; послѣдствіемъ этого являются непроизводительныя поѣздки на станцію за справками о прибытіи груза.

Затѣмъ указывается, что наши станціи недостаточно оборудованы вѣсами для взвѣшиванія вагоновъ, и что вообще взвѣшиваніе на станціяхъ производится не вполнѣ точно, при чемъ ошибки клонятся обыкновенно во вредъ отправителю (Тверская, 90; Тульская, 210). Провѣсы эти нерѣдко бываютъ сознательные, такъ какъ желѣзнодорожные агенты, обремененные работой и спѣшащіе съ производствомъ взвѣшиванія, стараются этимъ путемъ оградить себя отъ отвѣтственности за ошибочно опредѣленный вѣсъ въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ имѣется груза въ дѣйствительности.

Затруднительнымъ представляется также и то обстоятельство, что станціи отправленія не принимаютъ пересылку дубликатовъ накладныхъ заказною корреспонденціей; такая постановка дѣла въ связи съ удаленностью станцій отъ почтовыхъ учрежденій вынуждаетъ отправителей дѣлать нѣсколько десятковъ верстъ, чтобы выполнить ту операцію, которую легко могла бы сдѣлать станція (Самарская, 263).

По отношенію къ документамъ, служащимъ для перевозки грузовъ, указывается, что въ настоящее время помѣщаемая въ дубликатѣ накладной сумма провозной платы весьма рѣдко бываетъ исчислена правильно, и это часто вводитъ грузоотправителей въ убытки. Затѣмъ, при отсутствіи въ накладныхъ отмѣтокъ о времени возможнаго прибытія грузовъ происходятъ нежелательныя задержки въ полученіи этихъ грузовъ.

Переводъ наложенныхъ платежей [44]).

Относительно существующихъ нынѣ правилъ перевода наложенныхъ платежей, а также порядка выплаты причитающихся отправителямъ суммъ по такимъ переводамъ отмѣчается, что недопущеніе наложенія платежа на грузы, отправляемые багажемъ, представляется стѣснительнымъ для отправителей, и что самая выдача наложеннаго платежа отправителю нерѣдко задерживается на очень продолжительное время, иногда на 2—3 мѣсяца (Тульская, 371, 398).

Учрежденіе справочныхъ бюро и комиссіонерствъ на станціяхъ [45]).

Отмѣченныя выше затрудненія и формальности по пріему и выдачѣ грузовъ крайне стѣсняютъ перевозку грузовъ, такъ какъ отправителямъ почти невозможно ознакомиться со всѣми дѣйствующими на этотъ счетъ правилами. Все это вызываетъ существованіе цѣлой арміи комиссіонеровъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ; въ одномъ изъ докладовъ Кишиневскому Уѣздному Комитету (Бессарабской губерніи) указывается, что теперь 99% всѣхъ товарныхъ отправокъ сдаются отъ имени комиссіонеровъ, и самъ хозяинъ товара лишь въ одномъ случаѣ изъ 100 непосредственно сдаетъ и получаетъ свой товаръ; отправить товаръ безъ участія комиссіонера почти невозможно, т. е. до того трудно, что простой отправитель,

во избѣжаніе потери времени и несенія убытковъ отъ несвоевременной нагрузки товара, выплачиваетъ комиссіонеру контрибуцію въ 3, 5 или 10 рублей. На прибывшаго къ вокзалу поселянина съ товаромъ набрасывается цѣлая стая комиссіонеровъ съ предложеніемъ своихъ услугъ, и, если отправитель отъ нихъ отказывается, то комиссіонеры достигаютъ своего посредствомъ запугиванія, что отправитель самъ не добьется очереди, и его товаръ пролежитъ нѣсколько дней, что самъ онъ отправитъ товаръ по дорогому тарифу или направитъ по круговой линіи и т. п. Станціонная администрація не принимаетъ никакихъ мѣръ къ устраненію дѣятельности комиссіонеровъ, а потому отправитель убѣждается, что хозяевами станцій являются въ сущности комиссіонеры, и волей-неволей платитъ имъ дань (Бессарабская, 241, 242).

Мѣры къ улучшенію производства станціонныхъ операцій.

Въ виду недостаточности времени открытія станцій для операцій были высказаны пожеланія, чтобы: 1) срокъ закрытія станцій былъ продолженъ до 6 часовъ вечера, 2) чтобы станціи зимою открывались на часъ раньше и закрывались на часъ позже, 3) чтобы станціи (на первыхъ порахъ хотя бы болѣе крупныя) были открыты въ теченіе круглыхъ сутокъ.

Что касается сопряженныхъ съ пріемомъ и выдачей грузовъ формальностей, то по этому поводу были высказаны пожеланія о возможномъ уменьшеніи таковыхъ; въ этихъ видахъ признавалось, между прочимъ, желательнымъ допустить выдачу грузовъ безъ предъявленія дубликатовъ накладныхъ (Тверская, 338).

Такая же мѣра была предложена и въ Одесскомъ Комитетѣ по отношенію къ грузамъ, адресованнымъ въ частные склады; по отношенію же къ грузамъ, подъ которые выдана ссуда, указывается на желательность адресованія ихъ на предъявителя, съ тѣмъ, чтобы начальникамъ станцій было предоставлено право получать отъ товаруполучателя залогъ сообразно со стоимостью груза, но безъ нотаріальнаго заявленія (Херсонская, 334).

Желательно, кромѣ того, увѣдомленіе станціями назначенія адресатовъ о прибытіи на ихъ имя грузовъ, хотя бы за извѣстное вознагражденіе (Гродненская, 149; С.-Петербургская, 74), такъ какъ при настоящемъ положеніи дѣла получателю нерѣдко приходится платить штрафъ за несвоевременный пріемъ грузовъ со станцій. Въ этихъ же видахъ высказывается пожеланіе, чтобы желѣзныя дороги были обязаны указывать въ дубликатѣ накладной предѣльный срокъ доставки (Гродненская, 149) и въ случаѣ прибытія груза ранѣе сего срока были лишены права взыскивать плату за храненіе (Тульская, 211).

Въ отношеніи взвѣшиванія грузовъ были высказаны пожеланія о болѣе строгомъ наблюденіи за желѣзнодорожными агентами по про-

изводству взвѣшиванія, а равно и объ оборудованіи всѣхъ станцій вагонными вѣсами, съ тѣмъ, чтобы взвѣшиваніе на станціяхъ отправленія сдѣлано было обязательнымъ и безплатнымъ (Тверская, 90).

Что касается свѣдѣній, помѣщаемыхъ въ желѣзнодорожныхъ документахъ, то, кромѣ отмѣченнаго выше пожеланія проставлять на нихъ время возможнаго прибытія груза, указывалось на желательность точнаго указанія провозной платы, опредѣляемой станціей отправленія, которая бы ни въ какомъ случаѣ не могла быть измѣняема впослѣдствіи станціей назначенія.

Въ цѣляхъ развитія дѣятельности земскихъ зернохранилищъ, приписанныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, въ Бугурусланскомъ Комитетѣ (Самарской губерніи) были высказаны пожеланія, чтобы желѣзныя дороги выдавали дубликатъ накладной подъ грузы, запроданные и включенные въ станціонную очередь, безъ требованія обязательнаго ввоза въ станціонныя помѣщенія. При этомъ отмѣчалась желательность разрѣшенія замѣнять, въ случаѣ надобности, одинъ родъ хлѣба другимъ, а также измѣнять ранѣе заявленную станцію назначенія. Въ огражденіе же интересовъ желѣзной дороги представлялось бы возможнымъ установить полный контроль съ ея стороны надъ отправками грузовъ изъ земскихъ зернохранилищъ (Самарская, 288).

По отношенію къ наложеннымъ платежамъ были высказаны пожеланія о допущеніи наложенія платежей на грузы, отправляемые багажемъ. Затѣмъ, замѣчаемые случаи задержки выплаты наложенныхъ платежей вызвали сужденія о необходимости установленія для этой выплаты предѣльныхъ сроковъ, соразмѣрныхъ со скоростью пересылки почтовой корреспонденціи (Тульская, 398).

Въ виду тѣхъ значительныхъ переплатъ, съ которыми сопряжено пользованіе услугами комиссіонеровъ при отправкѣ и полученіи грузовъ, было высказано пожеланіе о принятіи мѣръ къ устраненію комиссіонерства на станціяхъ, или, если бы это оказалось невозможнымъ, то объ учрежденіи офиціальныхъ комиссіонеровъ, оплата труда которыхъ могла бы быть производима за счетъ особаго сбора съ отправляемыхъ и получаемыхъ грузовъ. Относительно того, въ какомъ отношеніи къ желѣзнодорожной администраціи должны находиться комиссіонеры, были высказаны различныя сужденія, а именно: въ однихъ случаяхъ указывалось, что комиссіонеры эти должны входить въ общій составъ желѣзнодорожнаго персонала и служить руководителями грузохозяевъ въ дѣлѣ отправки и полученія товаровъ, въ другихъ же—указывалось на желательность освобожденія комиссіонеровъ отъ всякой зависимости отъ желѣзнодорожнаго начальства, съ тѣмъ, чтобы они находились лишь подъ контролемъ мѣстныхъ земскихъ или городскихъ учрежденій (Бессарабская, 291).

Затѣмъ, замѣчаемые вообще станціонные безпорядки по отправкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ вызвали пожеланіе объ учрежденіи при каждой станціи спеціальной жалобной книги для занесенія въ нее исключительно жалобъ на неправильности по отправкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ (Владимірская, 122).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ, Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія относительно измѣненія существующихъ порядковъ производства станціонныхъ операцій.

1. Желательно увеличеніе числа часовъ пріема и выдачи грузовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Подольская губ.: 1) Ямпольскій (1066, 1092) — **по выдачѣ пчелъ на станціяхъ прибытія, хотя бы до 10 час. ночи.**

Рязанская губ.: 2) Губернскій (17). 3) Михайловскій (230, 241)—**въ зимнее время съ 7 час. утра до 5 час. дня.**

Тульская губ.: 4) Губернскій (21)—**до 6 час. вечера.** 5) Епифанскій (211)—**то же.**

Харьковская губ.: 6) Волчанскій (210)—**въ теченіе круглыхъ сутокъ, хотя бы на болѣе крупныхъ станціяхъ.**

2. Желательно упорядоченіе пріема сельскохозяйственныхъ грузовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ:

а) скота.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Рѣжицкій (495).

Могилевская губ.: 3) Климовичскій (87).

Московская губ.: 4) Волоколамскій (183).

б) остальныхъ грузовъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (24). 2) Заславскій (105).

Харьковская губ.: 3) Богодуховскій (181).

3. Желательно улучшеніе нагрузки и выгрузки сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Подольская губ.: Литинскій (812).

4. Желательно урегулированіе на желѣзнодорожныхъ станціяхъ порядковъ по пріему, нагрузкѣ, отправкѣ и разгрузкѣ сельскохозяйственныхъ грузовъ.

Симбирская губ.: Симбирскій У. (488).

5. Желательно упорядоченіе выдачи грузовъ.

Вологодская губ.: Вологодскій У. (151).

6. Желательно упрощеніе желѣзнодорожныхъ формальностей по пріему и сдачѣ сельскохозяйственныхъ грузовъ.

Калужская губ.: 1) Медынскій (202)—**молочныхъ продуктовъ.**

Кіевская губ.: 2) Губернскій (33, 282). 3) Кіевскій У. (819). 4) Таращанскій (1028).

Лифляндская губ.: 5) Губернскій (7, 25). 6) Валкскій (156).

Московская губ.: 7) Клинскій (369)—**молока.**

Тверская губ.: 8) Губернскій (25, 90)

Черниговская губ.: 9) Городнянскій (185, 189) – **при нагрузкѣ скота.**

Ярославская губ.: 10) Ростовскій (220).

7. Желательно установленіе выдачи желѣзною дорогою дубликатовъ накладныхъ подъ запроданные и заявленные на очередь земскимъ комиссіоннымъ отдѣленіемъ хлѣба, ссыпанные въ земскія зернохранилища на линіи желѣзной дороги, къ ней приписанныя и объявленныя завозными складами, съ собственными желѣзными подъѣздными путями, безъ сдачи хлѣбовъ въ желѣзнодорожные пакгаузы, съ предоставленіемъ управленію желѣзной дороги полнаго контроля надъ такими партіями.

Самарская губ.: Бугурусланскій (291)—**съ допущеніемъ свободной замѣны одного рода запроданныхъ хлѣбовъ, заявленныхъ на очередь, другими, а также съ допущеніемъ измѣненія станцій назначенія.**

8. Желательно допустить выдачу именныхъ грузовъ, адресованныхъ на частные склады, безъ предъявленія дубликатовъ.

Херсонская губ.: Одесскій (235, 334).

9. Желательно предоставить начальнику станціи право получать залогъ сообразно со стоимостью груза при выдачѣ его товарополучателю, безъ нотаріальнаго заявленія.

Херсонская губ.: Одесскій (235, 334).

10. Желательно установить надзоръ за взвѣшиваніемъ грузовъ.

Тульская губ.: Епифанскій (210).

11. Желательно учрежденіе присяжныхъ вѣсовщиковъ на станціяхъ назначенія.

Херсонская губ.: Одесскій (238).

12. Желательно обязательное для станцій полученія товара немедленное,—хотя бы за особую плату,—извѣщеніе получателя по адресу, указанному отправителемъ, о прибытіи товара.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (149).

С.-Петербургская губ.: 2) Царскосельскій (74).

13. Желательно допустить переводъ денегъ наложеннымъ платежемъ при отправкѣ товаровъ багажемъ.

Ярославская губ.: Ростовскій (220).

14. Желательно устраненіе задержекъ въ выплатѣ наложенныхъ платежей на желѣзныхъ дорогахъ.

Тульская губ.: 1) Крапивенскій (355). 2) Новосильскій (371, 398) — **при строгой отвѣтственности за задержку.** 3) Тульскій У. (464, 469).

15. Желательно учрежденіе офиціальныхъ комиссіонеровъ при станціяхъ, съ оплатою ихъ труда особымъ тарифнымъ сборомъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (17). 2) Кишиневскій (291).

16. Желательна выдача справокъ о тарифахъ на станціяхъ.

Виленская губ.: Свенцянскій (190, 192).

17. Желательно учрежденіе при каждой станціи спеціальной жалобной книги для занесенія въ нее исключительно жалобъ о неправильностяхъ по отправкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Владимірская губ.: Переяславскій (122).

Глава XIV. Переборы.

1. Переборы.—2. Мѣры къ устраненію переборовъ.—3. Заключенія Комитетовъ.

Переборы 46). Однимъ изъ весьма существенныхъ недостатковъ современныхъ условій пользованія желѣзными дорогами являются переборы провозной платы. Какихъ размѣровъ достигаютъ суммы этихъ переборовъ, можно судить по тому, что многія коммерческія фирмы для учета переборовъ и производства взысканій по нимъ содержатъ у себя на службѣ спеціальныхъ повѣренныхъ съ вознагражденіемъ ихъ отъ 2 до 3 тысячъ руб. въ годъ (Псковская, 58, 59). Независимо отъ этого, въ Трудахъ Комитетовъ имѣется цѣлый рядъ указаній на то, что переборы сдѣлались у насъ обыкновеннымъ явленіемъ, такъ что почти послѣ каждой отправки хлѣба или другого какого-либо товара приходится еще искать адвоката для того, чтобы возвратить отъ желѣзныхъ дорогъ излишне взысканныя деньги (Рязанская, 73). Причинъ образованія переборовъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ указывается нѣсколько; одною изъ нихъ является сложность существующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которая, по нѣкоторымъ отзывамъ, влечетъ за собою недостаточное знакомство съ тарифами агентовъ, вынужденныхъ вслѣдствіе сего ограждать себя отъ начетовъ за недоборъ за счетъ грузохозяевъ. Въ другихъ случаяхъ указывается, что причиною переборовъ является не сложность тарифовъ и не незнакомство агентовъ съ ними, а непосильное обремененіе служащихъ работою (Бессарабская, 292). Наконецъ, было отмѣчено, что существованіе переборовъ объясняется, главнымъ образомъ, небрежнымъ отношеніемъ желѣзнодорожныхъ служащихъ къ своему дѣлу (Харьковская, 366), а также ихъ безотвѣтственностью за переборы (Тамбовская, 223). Между тѣмъ, при существующихъ правилахъ относительно возврата переборовъ, послѣдніе ложатся тяжелымъ бременемъ на отправителей даже въ томъ случаѣ, когда ихъ можно взыскать, такъ какъ возвратъ переборовъ допускается лишь въ той суммѣ, въ какой переборъ сдѣланъ, всѣ же расходы по производству взысканія остаются невозмѣщенными (Псковская, 59). Кромѣ того, въ настоящее время воз-

мѣщенія переборовъ, какъ бы очевидны они ни были, большею частью раньше года получить нельзя (Самарская, 334).

Существованіе значительнаго количества переборовъ, а также затруднительность возврата ихъ вызвали организацію цѣлой сѣти конторъ для перекупки претензій къ желѣзнымъ дорогамъ, при чемъ претензіи эти пріобрѣтаются отъ грузохозяевъ чуть ли не за десятую долю ихъ дѣйствительной стоимости; на это, впрочемъ, хозяева грузовъ охотно идутъ, такъ какъ взысканіе переборовъ сопряжено съ такими трудностями, что при самостоятельномъ веденіи дѣла они въ результатѣ получили бы немногимъ болѣе.

Всѣ эти затрудненія способствуютъ сосредоточенію торговли въ рукахъ перекупщиковъ, спекулянтовъ и разныхъ посредниковъ между производителями и потребителями, для которыхъ въ виду большого количества дубликатовъ, проходящихъ черезъ ихъ руки, является уже прямая возможность и расчетъ возбуждать иски о возвратѣ переборовъ; мелкіе же переборы въ большинствѣ случаевъ игнорируются грузохозяевами, и, по характерному выраженію одного изъ докладовъ Кирсановскому Уѣздному Комитету (Тамбовской губерніи), «отправитель благодаритъ Бога за то, что съ него взяли лишнихъ 2 руб., а не 10 руб., и въ судъ не обращается» (Тамбовская, 223, 224).

Однако, на ряду съ этимъ было отмѣчено, что въ настоящее время сами желѣзныя дороги учредили контроль за переборами, такъ какъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ вывѣшиваются таблицы переборовъ, согласно которымъ грузохозяева могутъ получать обратно переплаченныя деньги (Орловская, 92).

Мѣры къ устраненію переборовъ [47].

По весьма многимъ отзывамъ, значительное количество переборовъ и затруднительность ихъ полученія обратно ложатся тяжелымъ бременемъ на сельское хозяйство, и поэтому были высказаны многочисленныя указанія на необходимость принятія мѣръ къ возможному сокращенію, если не полному искорененію переборовъ. Съ этою цѣлью указывалось на необходимость упрощенія тарифовъ, лучшаго выбора желѣзнодорожныхъ служащихъ, лучшей оплаты ихъ труда, увеличенія числа ихъ, установленія отвѣтственности какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и желѣзнодорожныхъ агентовъ, прямо виновныхъ въ переборахъ, а равно и упрощенія формальностей по возврату переборовъ. Въ частности, было указано на желательность сосредоточенія производства дѣлъ по переборамъ не въ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ, а на мѣстахъ (Рязанская, 329).

Въ цѣляхъ же устраненія необходимости прибѣгать къ помощи скупщиковъ накладныхъ было высказано пожеланіе объ учрежденіи

при земствахъ спеціальныхъ агентовъ, которые вели бы съ желѣзными дорогами дѣла о переборахъ (Черниговская, 154).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ, Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно устранить переборы.

Курская губ.: 1) Старооскольскій (582). 2) Фатежскій (788)—**съ отвѣтственностью за переборы.**

Орловская губ.: 3) Сѣвскій (739).

Полтавская губ.: 4) Губернскій (58) — **съ установленіемъ пени въ пользу отправителя.**

Рязанская губ.: 5) Раненбургскій (329, 340)—**съ установленіемъ штрафа за переборъ.** 6) Скопинскій (625).

Самарская губ.: 7) Губернскій (15, 147)—**путемъ упрощенія тарифовъ.**

Тамбовская губ.: 8) Губернскій (13) — **со штрафомъ за переборъ.** 9) Елатомскій (171). 10) Кирсановскій (193)—**со штрафомъ за переборъ.**

Тульская губ.: 11) Крапивенскій (355). 12) Тульскій У. (464, 469).

Харьковская губ.: 13) Волчанскій (209) — **путемъ упорядоченія тарификаціи грузовъ.**

2. Желательно упростить формальности по востребованію переборовъ.

Ковенская губ.: 1) Россіенскій (140).

Лифляндская губ.: 2) Губернскій (7, 25).

Рязанская губ.: 3) Раненбургскій (329, 340).

Тамбовская губ.: 4) Елатомскій (171).

Черниговская губ.: 5) Городнянскій (189).

3. Желательно установить отвѣтственность желѣзнодорожныхъ агентовъ за переборы.

Виленская губ.: 1) Губернскій (14). 2) Вилейскій (73).

4. Желательно установленіе болѣе строгаго контроля надъ желѣзнодорожными агентами въ цѣляхъ предупрежденія переборовъ.

Могилевская губ.: Оршанскій (114).

5. Желательно имѣть при земствахъ спеціальныхъ агентовъ, которые вѣдали бы и вели съ желѣзными дорогами дѣла по переборамъ, просрочкамъ и порчѣ грузовъ.

Черниговская губ.: Глуховскій (154).

Глава XV. Личный составъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

1. Неудовлетворительность личнаго состава желѣзнодорожныхъ служащихъ вообще.—2. Поборы и произволъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.—3. Небрежное отношеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ къ своимъ обязанностямъ.—4. Безотвѣтственность желѣзнодорожныхъ служащихъ.—5. Недостаточное количество служащихъ и недостаточное вознагражденіе ихъ.—6. Мѣры къ улучшенію состава желѣзнодорожныхъ служащихъ.—7. Заключенія Комитетовъ.

Неудовлетворительность личнаго состава желѣзнодорожныхъ служащихъ вообще [48]).

Относительно личнаго состава желѣзнодорожныхъ служащихъ въ сужденіяхъ Комитетовъ имѣются многочисленныя указанія, что, въ общемъ, составъ этотъ неудовлетворителенъ по качеству. Это обстоятельство до извѣстной степени объясняется тѣмъ, что, вслѣдствіе спѣшной постройки многочисленныхъ новыхъ линій, возникъ большой спросъ на желѣзнодорожныхъ служащихъ, а потому людей, практически подготовленныхъ, способныхъ къ дѣлу и знающихъ его, оказалось недостаточно (Рязанская, 343). Поэтому въ настоящее время приходится отмѣтить нераспорядительность высшихъ агентовъ, съ особенною силою проявляющуюся при залежахъ грузовъ. Вообще неудовлетворительность состава высшихъ агентовъ выражается въ массѣ желѣзнодорожныхъ безпорядковъ, какъ то: въ медленномъ движеніи поѣздовъ, плохой утилизаціи подвижного состава, въ недостаточно внимательномъ выборѣ низшихъ служащихъ, а также въ недостаточно внимательномъ надзорѣ за ихъ дѣйствіями (переборы, хищенія, произволъ и т. п.).

Поборы и произволъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ [49]).

Что касается низшихъ служащихъ, то кромѣ неудовлетворительнаго ихъ состава вообще,—послѣдствіемъ чего являются всевозможные поборы, произволъ, небрежное обращеніе съ грузами (въ особенности съ посудой изъ-подъ молочныхъ грузовъ) и хищеніе,—отмѣчается также и недостаточное знакомство служащихъ съ своими обязанностями, въ особенности—плохое знаніе тарифовъ, влекущее за собою переборы. Характернымъ отзывомъ относительно распространенности нелегальныхъ поборовъ среди желѣзнодорожныхъ служащихъ можетъ служить слѣдующее извлеченіе изъ одного доклада Раненбургскому Уѣздному Комитету (Рязанской губ.): «Всѣ

виды поборовъ, взяточничество, чрезвычайно развиты въ средѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ и являются весьма тяжелымъ для хлѣбной торговли накладнымъ расходомъ. Стремленіе сорвать все, что можно, съ отправителя и вмѣстѣ съ тѣмъ полное презрѣніе ко всѣмъ его интересамъ—вотъ чѣмъ характеризуется отношеніе желѣзнодорожнаго персонала къ хлѣбной торговлѣ» (Рязанская, 344).

Однимъ изъ способовъ вымогательства со стороны желѣзнодорожныхъ машинистовъ являются толчки при остановкахъ и при началѣ движенія поѣздовъ со скотомъ, вслѣдствіе которыхъ скотъ падаетъ и нерѣдко калѣчится. Затѣмъ, нелегальные поборы имѣютъ наибольшее распространеніе при подачѣ вагоновъ, особенно въ періодъ залежей. Относительно разорительности для сельскаго хозяйства такихъ поборовъ и ихъ значительности было высказано предположеніе, что если бы собрать всѣ эти поборы, то на эти деньги можно было бы пріобрѣсти тѣ вагоны, недостатокъ которыхъ порождаетъ залежи (Самарская, 335).

Кромѣ того, указывается, что на ряду съ нелегальными поборами съ отправителей и получателей грузовъ, и особенно съ проводниковъ скота, повсемѣстно на русскихъ дорогахъ наблюдаются злоупотребленія и постоянныя преувеличенія расходовъ, а потому нерѣдко приходится замѣчать, какъ самые мелкіе желѣзнодорожные служащіе, получающіе сравнительно ничтожное (хотя несравненно большее, нежели во всякомъ иномъ вѣдомствѣ) вознагражденіе, живутъ внѣ всякаго соотвѣтствія съ симъ послѣднимъ и, несмотря на это, составляютъ себѣ даже нѣкоторый капиталъ (Рязанская, 347).

Небрежное отношеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ къ своимъ обязанностямъ [50]).

Какъ одинъ изъ ряда примѣровъ небрежнаго отношенія агентовъ къ своимъ обязанностямъ, приводится тотъ фактъ, что, при полученіи травяныхъ сѣмянъ на станціи назначенія на слѣдующій день послѣ отправки, грузъ не могъ быть выданъ въ теченіе мѣсяца за отсутствіемъ накладной, гдѣ-то задержанной. Поэтому сѣмена были получены лишь тогда, когда сѣять было поздно, а между тѣмъ желѣзная дорога взыскала съ получателя штрафъ за несвоевременное полученіе груза (Тамбовская, 264). Независимо отъ этого, отмѣчаются крайне небрежное обращеніе желѣзнодорожныхъ агентовъ съ грузами, порча упаковки, особенно молочной посуды, а иногда даже хищеніе перевозимыхъ грузовъ (молочныхъ продуктовъ и вина).

Безотвѣтственность желѣзнодорожныхъ служащихъ [51]).

Небрежностью же и невниманіемъ къ своему дѣлу объясняется также значительное количество переборовъ, такъ какъ правильный подсчетъ стоимости транспортированія никакого затрудненія представить не можетъ (Харьковская, 366). По нѣкоторымъ же отзывамъ, какъ упомянуто выше (стр. 150), существованіе переборовъ объясняется отсутствіемъ отвѣтственности за нихъ желѣзнодорожныхъ

агентовъ; это ведетъ къ тому, что агенты, дабы не взять случайно за провозъ товара меньше, чѣмъ слѣдуетъ, за что они лично отвѣчаютъ, — взыскиваютъ съ отправителя произвольно большую сумму, предоставляя грузоотправителю получать впослѣдствіи излишекъ взысканной суммы (Самарская, 334).

Недостаточное количество служащихъ и недостаточное вознагражденіе ихъ 52).

На ряду съ отмѣченными выше отзывами относительно небрежнаго отношенія агентовъ къ своимъ обязанностямъ, указывается также на обремененіе агентовъ работою, при недостаточномъ вознагражденіи, что объясняется стремленіемъ желѣзнодорожной администраціи удешевить эксплоатацію за счетъ расхода на служащихъ. Между прочимъ отмѣчается, что коммерческая операція находится въ рукахъ низшихъ станціонныхъ агентовъ, такъ какъ начальники станцій и ихъ помощники всецѣло поглощены своими техническими обязанностями (Подольская, 1001).

Недостаточнымъ количествомъ служебнаго персонала на станціяхъ до нѣкоторой степени объясняются переборы, задержки въ пріемѣ грузовъ на станціяхъ, а также и неправильное опредѣленіе вѣса. Начальникъ станціи, будучи пріемщикомъ грузовъ и отвѣтственнымъ вѣсовщикомъ, занятъ встрѣчей и отправленіемъ пассажирскихъ поѣздовъ, а вслѣдствіе этого подолгу задерживаются приходящіе на станцію обозы съ хлѣбомъ и при малѣйшемъ опозданіи ихъ пріемъ грузовъ оставляется до другого дня. Затѣмъ, отвѣчая за провѣсъ, начальникъ станціи, при пріемѣ груза, старается взвѣсить его съ «походомъ», послѣдствіемъ чего является провѣсъ для отправителя, доходящій до 5—10 пудовъ на вагонъ (Курская, 371, 372).

Мѣры къ улучшенію состава желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Въ виду отмѣченной выше неудовлетворительности состава желѣзнодорожныхъ служащихъ, которая влечетъ за собою массу безпорядковъ, крайне вредно отражающихся на интересахъ отправителей и получателей, былъ предложенъ цѣлый рядъ мѣръ, общихъ и частныхъ, для улучшенія личнаго состава и для устраненія тѣхъ нежелательныхъ явленій въ дѣйствіяхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, какія отмѣчены выше. Такъ, указывается, что недостатки желѣзнодорожнаго персонала слѣдуетъ исправить самымъ радикальнымъ образомъ и съ этою цѣлью прежде всего необходимо «обновить міръ желѣзнодорожной администраціи».

Опасеніе, что такая коренная реорганизація состава желѣзнодорожной администраціи потребуетъ много времени, находитъ себѣ полное опроверженіе въ исторіи нашего прошлаго, именно, когда «для исполненія предначертаній нашего незабвеннаго Царя-Освободителя дореформенный судъ пересталъ существовать, то безъ особыхъ затрудненій быстро возникъ нашъ нынѣ существующій, новый судъ, къ которому вся Россія относится съ заслуженнымъ уваженіемъ» (Самарская, 336).

Затѣмъ слѣдуетъ отмѣтить указаніе на желательность назначенія главныхъ агентовъ по службѣ движенія исключительно изъ лицъ, разносторонне и практически знакомыхъ съ дѣломъ (Симбирская, 488).

На ряду съ этимъ было высказано пожеланіе объ увеличеніи контроля надъ желѣзнодорожными служащими какъ по отношенію къ исчисленію провозной платы, такъ и по отношенію къ обращенію ихъ съ грузами. Указывалось также на необходимость принятія репрессивныхъ мѣръ въ видѣ штрафовъ за переборы и за другія уклоненія отъ добросовѣстнаго исполненія своихъ обязанностей. По поводу предложеннаго установленія штрафа съ агентовъ за переборы было замѣчено, что такая мѣра можетъ повести къ задержкѣ при отправленіи грузовъ, такъ какъ примѣненіе тарифа требуетъ очень сложныхъ вычисленій (Орловская, 92).

Недостатокъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и обремененіе ихъ работою вызвали пожеланія объ увеличеніи числа желѣзнодорожныхъ служащихъ, а также о лучшей оплатѣ ихъ труда, какъ средствѣ для привлеченія болѣе добросовѣстныхъ и знающихъ людей.

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ, Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія относительно состава желѣзнодорожныхъ служащихъ.

1. Требуется не столько удешевленіе тарифа, сколько упорядоченіе перевозки и устраненіе безпорядковъ и массы нелегальныхъ сборовъ.

Полтавская губ.: Константиноградскій (292).

2. Желательно устраненіе произвола желѣзнодорожныхъ агентовъ.

Тамбовская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Елатомскій (171). 3) Моршанскій (327, 334).

3. Желательно устраненіе небрежнаго обращенія агентовъ съ грузами.

Полтавская губ.: Кременчугскій (317).

4. Желательно установленіе болѣе строгаго контроля надъ правильнымъ исчисленіемъ низшими желѣзнодорожными служащими провозной платы.

Могилевская губ.: Оршанскій (114).

5. Желательно назначать главныхъ агентовъ службы движенія исключительно изъ лицъ, разносторонне и практически знакомыхъ съ дѣломъ.

Симбирская губ.: Симбирскій У. (488).

6. Желательно улучшеніе службы тяги и устраненіе желѣзнодорожныхъ непорядковъ.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (16). 2) Богучарскій (73).

7. Желательно, чтобы воспрещеніе желѣзнодорожнымъ агентамъ веденія коммерческихъ операцій осуществлялось фактически.

Симбирская губ.: Симбирскій У. (488).

8. Желательно установленіе отвѣтственности желѣзнодорожныхъ агентовъ за переборы.

Виленская губ.: 1) Губернскій (14). 2) Вилейскій (73).

9. Желательны лучшая оплата труда желѣзнодорожныхъ служащихъ и болѣе внимательный и осторожный выборъ ихъ.

Симбирская губ.: Симбирскій У. (488).

10. Желательно увеличеніе числа служащихъ.

Вятская губ.: 1) Нолинскій (483).
Подольская губ.: 2) Губернскій (124). 3) Проскуровскій (998, 1013).
Тульская губ.: 4) Епифанскій (211).

Глава XVI. Условія перевозки рабочихъ и переселенцевъ по желѣзнымъ дорогамъ.

1. Рабочіе поѣзда.—2. Скорость перевозки рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ.—3. Вагоны для перевозки рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ и нормировка вмѣстимости ихъ.—4. Недостаточность подвижного состава для перевозки рабочихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.—5. Устройство крытыхъ помѣщеній и организація врачебно-продовольственной помощи на станціяхъ.—6. Перевозка переселенцевъ по желѣзнымъ дорогамъ.—7. Заключенія Комитетовъ.

Рабочіе поѣзда [53]). По отзывамъ почти всѣхъ Комитетовъ, въ которыхъ болѣе или менѣе подробно обсуждался вопросъ объ упорядоченіи отхожихъ промысловъ, условія перевозки рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ настоящее время представляются крайне неудовлетворительными и требующими немедленнаго и коренного улучшенія. Однимъ изъ самыхъ серьезныхъ недостатковъ настоящаго положенія желѣзнодорожной перевозки признается отсутствіе правильнаго и регулярнаго обращенія на желѣзныхъ дорогахъ вагоновъ для рабочихъ. Въ этихъ видахъ одни изъ членовъ Комитетовъ высказываютъ пожеланія обязать желѣзныя дороги помѣщать вагоны IV класса хотя бы въ нѣкоторые опредѣленные поѣзда; другіе же идутъ въ этомъ направленіи еще дальше и находятъ желательнымъ ставить эти вагоны въ каждый поѣздъ, который по мѣстнымъ условіямъ является наиболѣе удобнымъ.

Представители тѣхъ районовъ, гдѣ происходитъ массовое передвиженіе рабочаго люда по преимуществу осенью и весною, находятъ необходимымъ устанавливать въ это время спеціальные рабочіе поѣзда; въ единичныхъ же случаяхъ это пожеланіе выражается въ менѣе опредѣленной формѣ, какъ то: «желательно установленіе рабочихъ поѣздовъ по мѣрѣ надобности» и «желательно устройство рабочихъ поѣздовъ вообще».

Замѣчаемая въ настоящее время несогласованность движенія рабочихъ поѣздовъ на смежныхъ дорогахъ вызываетъ пожеланія большаго согласованія ихъ и даже установленія прямыхъ безпересадочныхъ поѣздовъ.

Перечисленными мѣропріятіями, рекомендованными для приданія передвиженію рабочихъ большей организованности и правильности, устраняется до извѣстной степени также и еще одинъ изъ существенныхъ недостатковъ перевозки рабочихъ—крайняя медленность передвиженія. По отзывамъ Комитетовъ, медленность перевозки наноситъ рабочему классу весьма существенный ущербъ какъ въ отношеніи увеличенія расходовъ его на продовольствіе, такъ и въ смыслѣ сокращенія трудового періода. Это послѣднее обстоятельство косвеннымъ образомъ отзывается и на нанимателяхъ, особенно на сельскихъ хозяевахъ, которые въ силу этого бываютъ поставлены въ необходимость увеличивать наемную плату.

Скорость перевозки рабочихъ по жел. дорогамъ 54).

Какъ на одну изъ причинъ, обусловливающихъ медленность передвиженія рабочихъ, требующую устраненія, въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ указывается на продолжительность остановокъ рабочихъ поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ; отмѣною такого порядка могло бы быть до нѣкоторой степени удовлетворено пожеланіе отдѣльныхъ Комитетовъ—довести скорость движенія рабочихъ поѣздовъ до скорости пассажирскихъ поѣздовъ.

Весьма существеннымъ недостаткомъ желѣзнодорожной перевозки рабочихъ при теперешнемъ ея состояніи признается крайнее неудобство вагоновъ, въ которыхъ производится перевозка рабочихъ. Многія желѣзныя дороги пользуются для этой цѣли товарными вагонами, нерѣдко не снабдивъ ихъ даже самыми простыми приспособленіями, чтобы сдѣлать проѣздъ въ нихъ болѣе или менѣе удобнымъ. Вообще же въ сужденіяхъ Комитетовъ особенно настойчиво указывается на необходимость улучшенія подвижного состава, служащаго для перевозки рабочихъ, такъ какъ при нынѣшнемъ подвижномъ составѣ перевозка рабочихъ, по многимъ отзывамъ, напоминаетъ скорѣе перевозку животныхъ, чѣмъ людей, по неприглядности той обстановки, въ которой рабочимъ приходится совершать переѣзды. Указывается также, что перевозка рабочихъ даетъ желѣзнымъ дорогамъ значительную прибыль, почему отъ желѣзныхъ дорогъ можно было бы не только ожидать, но даже и требовать болѣе внимательнаго отношенія къ интересамъ рабочихъ (Воронежская, 48).

Вагоны для перевозки рабочихъ по желѣзн. дорогамъ и нормировка вмѣстимости ихъ 55).

Кромѣ того, обращено вниманіе на крайне неряшливое содержаніе вагоновъ, служащихъ для перевозки рабочихъ. Это обстоятельство, въ связи съ чрезмѣрной скученностью и тѣснотой въ вагонахъ, замѣчаемыми нынѣ при проѣздѣ рабочихъ, отзывается весьма вредно на состояніи ихъ здоровья и вызываетъ пожеланія объ улучшеніи санитарныхъ условій перевозки и о нормировкѣ вмѣстимости вагоновъ.

Въ отдѣльныхъ сужденіяхъ встрѣчается даже указаніе на то, что заболѣваемость рабочихъ, проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ, выше, чѣмъ у рабочихъ, пользующихся для своего передвиженія другими способами (Воронежская, 38).

Недостаточность подвижного состава для перевозки рабочихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ [56]).

Вмѣстѣ съ тѣмъ въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ отмѣчается, что на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ весьма часты случаи отсутствія вагоновъ даже и такой примитивной конструкціи, какая описана выше, и что это обстоятельство весьма вредно отражается на правильности движенія рабочихъ и вызываетъ задержки на узловыхъ станціяхъ.

Нѣкоторый выходъ изъ этого нежелательнаго положенія по отношенію къ отправкѣ рабочихъ Калужскій Губернскій Комитетъ усматриваетъ въ заблаговременномъ извѣщеніи рабочими партіями станціоннаго начальства о времени, когда нужно дополнить подвижной составъ для ихъ передвиженія.

Устройство крытыхъ помѣщеній и организація врачебно-продовольственной помощи на желѣзнодорожныхъ станціяхъ [57]).

Болѣе труднымъ является разрѣшеніе вопроса о предоставленіи достаточнаго количества подвижного состава для перевозки рабочихъ на большихъ узловыхъ станціяхъ, куда нерѣдко стекаются цѣлыя тысячи рабочаго люда, и гдѣ за отсутствіемъ достаточнаго количества подвижного состава образуются своего рода «залежи». Въ такихъ случаяхъ, по отзывамъ Комитетовъ, рабочіе испытываютъ массу неудобствъ и стѣсненій какъ въ виду отсутствія на этихъ станціяхъ крытыхъ помѣщеній, гдѣ бы рабочіе могли укрыться въ холодную и дождливую погоду, такъ и въ виду затруднительности получить дешевую и здоровую пищу. Члены нѣкоторыхъ Комитетовъ съ особенною настойчивостью указываютъ на необходимость устраненія этихъ массовыхъ скопленій рабочихъ, крайне нежелательныхъ во многихъ отношеніяхъ; въ частности указывается на возможность распространенія среди рабочей массы различныхъ заразныхъ болѣзней, которыя затѣмъ могутъ быть разнесены по всей Россіи и проникнутъ въ такіе захолустные углы, гдѣ борьба съ ними представитъ значительныя трудности. Затѣмъ, обращено вниманіе на пьянство, разгулъ и другіе виды проявленія разнузданности, вредно вліяющіе на нравственность рабочей массы, среди которой нерѣдко находится значительное число молодежи обоего пола.

Въ числѣ мѣръ, которыя могли бы быть приняты со стороны желѣзнодорожной администраціи для смягченія нежелательныхъ послѣдствій указанныхъ скопленій рабочихъ, рекомендуются: устройство на большихъ узловыхъ станціяхъ крытыхъ помѣщеній и дешевыхъ буфетовъ съ горячею пищею, безплатный отпускъ кипятку и сверхъ того широкая организація врачебно-продовольственной помощи.

Условія перевозки переселенцевъ и переселенческой клади [58]).

Въ дѣлѣ упорядоченія переселенческаго движенія въ Россіи, гдѣ переселеніе совершается на весьма значительныхъ протяженіяхъ, условія перевозки переселенцевъ и ихъ клади по желѣзнымъ дорогамъ имѣютъ весьма серьезное значеніе. Между тѣмъ условія эти, какъ о томъ свидѣтельствуютъ указанія мѣстныхъ Комитетовъ, представляются далеко неудовлетворительными. Такъ, въ настоящее время переселенцы перевозятся въ вагонахъ крайне неудобныхъ и совершенно неприспособленныхъ для далекихъ переѣздовъ; движеніе переселенческихъ поѣздовъ совершается съ большими задержками въ пути; въ мѣстахъ скопленія переселенцевъ не имѣется въ достаточномъ количествѣ помѣщеній, гдѣ бы переселенцы могли укрыться отъ холода и ненастья; по пути слѣдованія переселенцы не находятъ продовольственной и медицинской помощи. Постоянное запаздываніе переселенческой клади заставляетъ переселенцевъ зачастую совершенно непроизводительно тратить массу времени и денегъ въ ожиданіи клади на конечныхъ пунктахъ слѣдованія по желѣзной дорогѣ.

Всѣ эти неудобства современной желѣзнодорожной перевозки вызвали среди членовъ нѣкоторыхъ мѣстныхъ Комитетовъ пожеланія объ улучшеніи условій передвиженія переселенцевъ какъ въ отношеніи улучшенія устройства переселенческихъ вагоновъ, такъ и въ отношеніи ускоренія быстроты движенія переселенческихъ поѣздовъ, при чемъ скорость передвиженія ихъ признано желательнымъ по возможности приравнять къ пассажирскому движенію. Затѣмъ были высказаны пожеланія объ организаціи продовольственной и медицинской помощи переселенцамъ въ пути и въ мѣстахъ ихъ скопленія, а также объ упорядоченіи движенія переселенческихъ грузовъ (Оренбургская, 43; Полтавская, 467, 468, 471).

Заключенія Комитетовъ.

По обсужденіи вопросовъ, касающихся условій желѣзнодорожной перевозки рабочихъ и переселенцевъ, Комитеты признали желательнымъ.

1. Улучшеніе вообще условій перевозки рабочихъ.

Владимірская губ.: 1) Ковровскій (102).
Екатеринославская губ.: 2) Павлоградскій (243)—**больше удобствъ.**
Новгородская губ.: 3) Губернскій (68)—**больше удобствъ.** 4) Новгородскій У. (231).
Орловская губ.: 5) Кромскій (553).
Пензенская губ.: 6) Губернскій (29, 65)—**больше удобствъ.**
Тамбовская губ.: 7) Губернскій (14); 8) Усманскій (431).
Черниговская губ.: 9) Глуховскій (138, 145).

2. Устройство спеціальныхъ рабочихъ поѣздовъ:

а) вообще.

Кіевская губ.: Губернскій (41, 303, 304).

б) въ періоды массоваго передвиженія рабочихъ.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (19).
Калужская губ.: 2) Козельскій (92)—**съ 1 апрѣля по 15 мая.**
Московская губ.: 3) Коломенскій (420)—**весной и осенью.**
Новгородская губ.: 4) Валдайскій (212)—**по мѣрѣ надобности.**
Черниговская губ.: 5) Губернскій (29).
Ярославская губ.: 6) Губернскій (33). 7) Даниловскій (83)—**съ 15 марта по 1 апрѣля и съ 15 октября по 15 ноября.**

3. Установленіе правильныхъ рейсовъ вагоновъ для рабочихъ въ теченіе круглаго года.

Калужская губ.: 1) Перемышльскій (295).
Нижегородская губ.: 2) Губернскій (38)—**съ каждымъ поѣздомъ.** 3) Макарьевскій (409)—**съ каждымъ поѣздомъ.**

4. Установленіе на дорогахъ вагоновъ IV класса:

а) весною и осенью.

Витебская губ.: 1) Губернскій (88).
Вологодская губ.: 2) Кадниковскій (185).
Новгородская губ.: 3) Старорусскій (281).

б) въ извѣстныхъ поѣздахъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (88).
Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (76)—**въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.**
Волынская губ.: 3) Владиміръ-Волынскій (57)—**въ пассажирскихъ.**
Новгородская губ.: 4) Старорусскій (281).
Подольская губ.: 5) Гайсинскій (485)—**въ поѣздахъ пассажирской скорости.**
Пензенская губ.: 6) Городищенскій (75)—**въ товарныхъ.**
Самарская губ.: 7) Бугурусланскій (236, 293)—**въ товарныхъ и переселенческихъ.**

5. Желательно, чтобы движеніе хотя бы одного поѣзда было установлено сообразно съ нуждами населенія, т. е. безъ потери пассажирами большого времени въ ожиданіи на узловыхъ станціяхъ поѣздовъ примыкающихъ дорогъ.

Таврическая губ.: Перекопскій (142, 172).

6. Установленіе безпересадочныхъ поѣздовъ для рабочихъ.

Курская губ.: Льговскій (425).

7. Увеличеніе числа вагоновъ IV класса, съ цѣлью устраненія задержки рабочихъ на станціяхъ, вслѣдствіе недостаточности подвижного состава.

Пензенская губ.: 1) Губернскій (29, 65).
Таврическая губ.: 2) Ялтинскій (239).

8. Желательно заблаговременное извѣщеніе рабочими партіями станціоннаго начальства о заготовленіи подвижного состава для предстоящей отправки рабочихъ.

Калужская губ.: Губернскій (18).

9. Устройство спеціальныхъ рабочихъ поѣздовъ пассажирской скорости.

Вятская губ.: Нолинскій (484).

10. Желательно вообще ускореніе перевозки рабочихъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (27). 2) Владиміръ-Волынскій (57).
Воронежская губ.: 3) Губернскій (19)—**путемъ сокращенія времени стоянокъ на станціяхъ.**
Вятская губ.: 4) Губернскій (27).
Кіевская губ.: 5) Радомысльскій (918).
Курская губ.: 6) Льговскій (425).
Самарская губ.: 7) Бугурусланскій (236, 293).
Таврическая губ.: 8) Перекопскій (171).
Тамбовская губ.: 9) Губернскій (14).
Тверская губ.: 10) Губернскій (29, 97). 11) Старицкій (419).
Херсонская губ.: 12) Губернскій (103). 13) Одесскій (299).

11. Необходимо улучшеніе вагоновъ для перевозки рабочихъ.

Калужская губ.: 1) Жиздринскій (48)—**устройство удобныхъ вагоновъ IV класса**
Кіевская губ.: 2) Радомысльскій (918)—**пользованіе крытыми вагонами.**
Орловская губ.: 3) Губернскій (94)—**приспособить вагоны.**
Подольская губ.: 4) Гайсинскій (485) — **замѣнить товарные вагоны вагонами IV класса.**
Полтавская губ.: 5) Роменскій (777)—**вагоновъ IV класса.**
Тверская губ.: 6) Весьегонскій (156, 161)—**вагоновъ IV класса.**
Черниговская губ.: 7) Городнянскій (180, 185).

12. Устранить переполненіе вагоновъ рабочими.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (19).
Рязанская губ.: 2) Рязанскій У. (484).
Симбирская губ.: 3) Губернскій (50).
Таврическая губ.: 4) Перекопскій (171).
Херсонская губ.: 5) Одесскій (299).

13. Улучшить санитарныя условія перевозки рабочихъ.

Херсонская губ.: Губернскій (103, 105).

14. Болѣе тщательная очистка вагоновъ IV класса.

Симбирская губ.: Губернскій (50).

15. Устройство при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ помѣщеній для рабочихъ.

Вологодская губ.: 1) Велико-Устюжскій (308) — **бараковъ при станціяхъ участка Котласъ—Вятка для желѣзнодорожныхъ рабочихъ.**
Воронежская губ.: 2) Губернскій (19)—**бараковъ съ приспособленіями для ночлега на большихъ узловыхъ станціяхъ.**
Костромская губ.: 3) Солигаличскій (506) — **хотя бы лѣтнихъ бараковъ въ мѣстахъ первой посадки рабочихъ на желѣзныя дороги и на узловыхъ станціяхъ.**
Таврическая губ.: 4) Перекопскій (171)—**на узловыхъ.**
Херсонская губ.: 5) Одесскій (299).

16. Желательно снабженіе рабочихъ безплатно на станціяхъ кипяткомъ и горячею пищею.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (19)—**кипяткомъ.**
Костромская губ.: 2) Солигаличскій (506)—**въ случаѣ удостовѣренной нужды.**

*

17. Желательна организація врачебно продовольственной помощи на станціяхъ.

Калужская губ.: 1) Губернскій (41, 303, 304).
Костромская губ.: 2) Солигаличскій (506).
Курская губ.: 3) Льговскій (425)—**устройство амбулаторій.**
Полтавская губ.: 4) Лохвицкій (468)—**для переселенцевъ въ пути и въ мѣстахъ ихъ скопленія.**
Херсонская губ.: 5) Одесскій (299).
Черниговская губ.: 6) Губернскій (29)—**на узловыхъ станціяхъ.** 7) Новозыбковскій (301). 8) Сосницкій (389).

18. Желательно улучшеніе всѣхъ вообще условій перевозки переселенцевъ по желѣзнымъ дорогамъ, при чемъ скорость передвиженія должна быть по возможности приравнена къ пассажирскому движенію.

Полтавская губ.: Лохвицкій (467, 468).

19. Желательно упорядоченіе движенія переселенческихъ поѣздовъ какъ въ отношеніи ускоренія движенія поѣздовъ собственно съ переселенцами, такъ, въ особенности, въ отношеніи своевременной доставки переселенческихъ грузовъ.

Оренбургская губ.: Губернскій (43).

Глава XVII. Перевозка скоропортящихся продуктовъ.

1. Условія перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще.—2. Мѣры къ улучшенію перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще.—3. Условія перевозки продуктовъ животноводства и птицеводства.—4. Мѣры къ улучшенію условій перевозки продуктовъ животноводства и птицеводства.—5. Условія перевозки продуктовъ огородничества и садоводства.—6. Условія перевозки вина виноградnаго.—7. Заключенія Комитетовъ.

Въ сужденіяхъ Комитетовъ относительно существующихъ условій перевозки скоропортящихся продуктовъ, каковыми являются главнымъ образомъ продукты животноводства и молочнаго хозяйства, а также продукты огородничества и садоводства, имѣется цѣлый рядъ указаній на нѣкоторые весьма существенные недостатки современной постановки этого дѣла, въ силу которыхъ обмѣнъ перечисленными продуктами внутри Россіи, а также сбытъ ихъ на международный рынокъ (особенно мясныхъ продуктовъ) оказывается въ значительной степени затрудненнымъ. Наиболѣе многочисленныя указанія были сдѣланы по отношенію къ условіямъ перевозки молочныхъ продуктовъ, въ виду чего условія перевозки этихъ послѣднихъ продуктовъ выдѣлены въ настоящемъ сводѣ въ особую главу.

Условія перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще [59].

Главнымъ недостаткомъ въ существующихъ условіяхъ перевозки скоропортящихся продуктовъ является неприспособленность транспорта; именно, отмѣчается недостатокъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ спеціально приспособленныхъ вагоновъ. Вслѣдствіе этого сбытъ скоропортящихся продуктовъ на крупные внутренніе потребительные рынки становится невозможнымъ, цѣны этихъ продуктовъ на мѣстахъ производства сильно понижаются, и это весьма невыгодно отражается на интересахъ сельскаго хозяйства. Кромѣ того, за отсутствіемъ достаточнаго количества приспособленныхъ вагоновъ и при малой скорости перевозки, не представляется возможнымъ организовать правильный экспортъ скоропортящихся продуктовъ за границу.

Затѣмъ были сдѣланы указанія на медленность и отсутствіе срочности доставки скоропортящихся продуктовъ, при чемъ обраща-

лось вниманіе на то, что у насъ еще не установилась перевозка этихъ продуктовъ въ спеціальныхъ вагонахъ съ пассажирскими поѣздами, а это лишаетъ перевозку регулярности. Сверхъ того, самыя станціи оказываются недостаточно приспособленными, такъ какъ на нихъ нѣтъ спеціальныхъ помѣщеній (охлаждаемыхъ и отопливаемыхъ) для храненія скоропортящихся продуктовъ передъ отправленіемъ или послѣ прибытія. Отмѣчена также сложность формальностей при отправкѣ скоропортящихся продуктовъ, задерживающая отправку и крайне нежелательная вслѣдствіе особыхъ свойствъ этихъ грузовъ.

Мѣры къ улучшенію перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще [60]).

Въ виду этихъ обстоятельствъ были высказаны пожеланія объ улучшеніи вообще условій перевозки скоропортящихся продуктовъ путемъ возможно полнаго оборудованія желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами, а также—ускоренія перевозки.

Было высказано также пожеланіе, чтобы на крупныхъ станціяхъ были устроены спеціальные склады-холодильники для храненія въ нихъ скоропортящихся продуктовъ (Рязанская, 17).

Въ частности указывалось, что вагоны-холодильники слѣдовало бы охлаждать болѣе совершеннымъ и удобнымъ способомъ, а именно химическимъ (Рязанская, 506).

Затѣмъ обращалось особенное вниманіе на желательность развитія перевозки скоропортящихся продуктовъ въ спеціальныхъ вагонахъ съ пассажирскими поѣздами, въ цѣляхъ ускоренія и бо́льшей регулярности.

На ряду съ отдѣльными пожеланіями объ улучшеніи тѣхъ или иныхъ сторонъ перевозки скоропортящихся продуктовъ по желѣзнымъ дорогамъ, слѣдуетъ отмѣтить одинъ изъ докладовъ Кіевскому Уѣздному Комитету, гдѣ довольно подробно развитъ проектъ организаціи сбыта скоропортящихся продуктовъ—мяса, молока, молочныхъ продуктовъ, птицы, продуктовъ птицеводства и всевозможныхъ овощей и плодовъ изъ юго-западнаго края на ближайшіе крупные рынки—Кіевъ, Одессу и Варшаву. Участіе желѣзной дороги въ этой организаціи, согласно проекту, должно заключаться въ обязательной постановкѣ въ одинъ изъ ежедневныхъ поѣздовъ спеціальныхъ вагоновъ, предназначенныхъ для пріема скоропортящихся продуктовъ по пути слѣдованія. При вагонѣ долженъ находиться особый отвѣтственный артельщикъ, который и принимаетъ товаръ, выдавая при этомъ особую квитанцію. По прибытіи товара на станцію назначенія разъѣздной артельщикъ сдаетъ принятый имъ товаръ городскому артельщику съ дубликатомъ квитанцій. Городской артельщикъ, выдавъ товаръ изъ центральнаго склада и получивъ за него деньги, препровождаетъ ихъ къ разъѣздному артельщику для врученія грузоотправителю, которому одновременно съ деньгами вручается также накладная. Въ этой накладной указы-

ваются качество товара по оцѣнкѣ его оцѣнщиками и биржевая цѣна въ день продажи, при чемъ свѣдѣнія эти завѣряются присяжнымъ маклеромъ (Кіевская, 733).

Условія перевозки продуктовъ животноводства и птицеводства [61]).

По отношенію къ условіямъ перевозки продуктовъ животноводства и птицеводства—сверхъ уже сдѣланныхъ общихъ указаній на недостатки перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще (недостатокъ спеціальныхъ вагоновъ, медленность доставки, отсутствіе срочности ея, сложность формальностей при отправленіи и выдачѣ груза и отсутствіе на станціяхъ складочныхъ помѣщеній),—были сдѣланы указанія также на конкретные случаи неудовлетворительности этихъ условій въ настоящее время. Такъ, отмѣчено, что, въ то время какъ изъ Курска по направленію къ Москвѣ имѣются правильные рейсы вагоновъ-ледниковъ,—на югъ къ Харькову и Кіеву вагоны-ледники хотя и ходятъ, но не регулярно, такъ какъ по Курско-Кіевской линіи нѣтъ вагоновъ-ледниковъ (Курская, 372). Затѣмъ въ одномъ изъ докладовъ Курскому Уѣздному Комитету упомянуто о той неудачѣ, которая постигла попытку Министерства Земледѣлія установить срочность доставки мяса въ Либаву. Попытка эта показала, что русскія желѣзныя дороги, несмотря на принятыя мѣры, не были въ состояніи доставить грузъ изъ Курска въ Либаву въ теченіе 5¼ сутокъ. Вопреки всѣмъ стараніямъ объ ускореніи перевозки, вагоны со срочнымъ товаромъ очень задерживались въ пути, и послѣ розыска трехъ вагоновъ, пропадавшихъ болѣе трехъ недѣль и найденныхъ впослѣдствіи на запасномъ пути за Двинскомъ, предположенная организація срочной доставки была признана неосуществимою (Курская, 386).

По вопросу о содержаніи въ чистотѣ вагоновъ для перевозки мясныхъ продуктовъ были высказаны замѣчанія, что эта сторона дѣла нуждается въ серьезномъ улучшеніи (Ярославская, 113).

На ряду съ этими замѣчаніями указывается, что въ настоящее время уже достигнуты нѣкоторыя улучшенія въ условіяхъ перевозки продуктовъ животноводства, но что тѣмъ не менѣе желательно итти въ этомъ направленіи еще дальше (Самарская, 532).

Мѣры къ улучшенію условій перевозки продуктовъ животноводства и птицеводства.

Въ виду этихъ обстоятельствъ, независимо отъ приведенныхъ выше общихъ пожеланій, были высказаны пожеланія объ увеличеніи количества спеціальнаго подвижного состава до такихъ размѣровъ, чтобы можно было установить правильные рейсы (Курская, 4).

Указывалось, кромѣ того, на особенную желательность оборудованія спеціальнымъ подвижнымъ составомъ линіи Ростовъ—Либава и установленія по этой линіи правильныхъ рейсовъ въ цѣляхъ развитія экспорта мясныхъ продуктовъ за границу. Однако, экспортъ этотъ можетъ быть организованъ лишь при значительномъ ускореніи перевозки и доведеніи ея примѣрно до скорости,

существующей на заграничныхъ дорогахъ, т. е. до такихъ размѣровъ, чтобы перевозка на разстояніи отъ Ростова до Либавы занимала не болѣе двухъ сутокъ (Рязанская, 506).

Въ цѣляхъ развитія животноводства въ юго-западномъ краѣ указывалось на желательность устройства на узловыхъ станціяхъ боенъ для крупныхъ и мелкихъ животныхъ. Бойни эти должны быть устроены за счетъ желѣзныхъ дорогъ (расходъ на десять боенъ не превыситъ 3 милл. руб.) и эксплоатироваться или акціонерной компаніей изъ самихъ сельскихъ хозяевъ или же управленіемъ дороги. Операціи боенъ должны заключаться въ убоѣ, санитарномъ осмотрѣ, храненіи и погрузкѣ товара. Самое устройство боенъ должно быть сдѣлано по образцу лучшихъ заграничныхъ сооруженій этого рода; при нихъ должны быть холодильники для мяса и битой птицы, а также загоны для скота и птицы. Кромѣ того, въ бойняхъ должны ежедневно вывѣшиваться телеграфные бюллетени цѣнъ на мясо въ главнѣйшихъ крупныхъ городахъ. Среди служащихъ нужно имѣть опытныхъ мастеровъ не только по убою, но также и по уборкѣ и упаковкѣ мелкихъ тушъ (телятъ, поросятъ), а особенно птицы. Товаръ, отпускаемый съ боенъ, долженъ имѣть свободный пропускъ на всѣ внутренніе рынки безъ санитарнаго осмотра, такъ какъ такому осмотру онъ подвергся уже на мѣстѣ, и не долженъ облагаться сборомъ въ пользу городовъ.

Организація боенъ внѣ большихъ городовъ при условіи оборудованія желѣзныхъ дорогъ вагонами-ледниками дастъ возможность избѣжать перевозки скота живьемъ, крайне невыгодной, такъ какъ вмѣстѣ съ полезнымъ продуктомъ перевозится масса отбросовъ, а кромѣ того при перевозкѣ скота происходитъ потеря вѣса до 12%. Относительно вѣса отбросовъ, доставляемыхъ при перевозкѣ скота живьемъ, приведены цифровыя данныя, изъ которыхъ видно, что на 48 пуд. средняго живого вѣса приходится кожи 2 п. 37 ф., гусака — 1 п. 12 ф,, головы и ногъ—2 п. 20 ф., брюшныхъ органовъ—6 п. 4 ф., и крови 2 п. 04 ф., итого 14 п. 35 ф. отбросовъ. Такимъ образомъ почти треть товара, доставляемаго въ городъ, является безполезной обузой и влечетъ за собой переплаты за доставку. Количество такихъ отбросовъ для одного только Кіева, гдѣ, въ среднемъ, потребляется въ годъ болѣе 100 тысячъ головъ скота, составитъ около милліона пудовъ, если принять вѣсъ отбросовъ съ одной штуки скота въ 10 пудовъ, что вполнѣ примѣнимо къ Кіеву, гдѣ въ продажѣ преобладаетъ скотъ мелкій и плохой выкормки. Съ точки зрѣнія болѣе производительнаго использованія подвижного состава желѣзныхъ дорогъ, перевозка мяса также должна быть признана предпочтительною передъ перевозкой живого скота, такъ какъ при нагрузкѣ скота въ 8 головъ можетъ быть перевезено въ

вагонѣ лишь 300 пудовъ, изъ которыхъ полезнаго груза оказывается всего лишь 200 пудовъ. Между тѣмъ, въ вагонъ-ледникъ можетъ быть помѣщено въ три раза бо́льшее количество товара и притомъ исключительно полезнаго. Такимъ образомъ, если бы тарифъ съ вагона взимался одинаковый, независимо отъ того, перевозится ли въ немъ скотъ или мясо, то перевозка пуда мяса въ вагонѣ-ледникѣ обошлась бы въ три раза дешевле, чѣмъ въ видѣ живого скота, съ нѣкоторой, впрочемъ, надбавкой за пользованіе ледникомъ (Кіевская, 733, 735). Равнымъ образомъ было сдѣлано указаніе на предпочтительность перевозки битой птицы передъ живой (Курская, 90, 91).

Было высказано также пожеланіе о необходимости устройства боенъ на желѣзнодорожныхъ узловыхъ станціяхъ въ цѣляхъ развитія и улучшенія сбыта за границу свинины и битой птицы. Мѣстомъ для устройства боенъ была указана станція Бахмачъ, чрезъ которую направляется масса свиней изъ всей Полтавской губерніи, сѣверной части Харьковской, южной части Черниговской и нѣкоторыхъ уѣздовъ Курской (Полтавская, 641).

Сверхъ того, были высказаны пожеланія объ ускореніи доставки продуктовъ животноводства и объ установленіи срочности таковой, при чемъ ускоренію перевозки парного мяса въ вагонахъ-ледникахъ придавалось чрезвычайно важное значеніе (Самарская, 532).

Наконецъ, въ цѣляхъ устраненія быстрой порчи мясныхъ продуктовъ, а также во избѣжаніе переноса эпидемій и эпизоотій указывалось на желательность болѣе опрятнаго содержанія вагоновъ, въ которыхъ перевозится мясо (Ярославская, 29).

Условія перевозки продуктовъ огородничества и садоводства 62).

По отношенію къ существующимъ условіямъ перевозки продуктовъ огородничества и садоводства отмѣчены: недостаточность количества спеціальныхъ вагоновъ (главнымъ образомъ для перевозки фруктовъ), медленность и несвоевременность доставки, а также порча и хищеніе продуктовъ въ пути. Кромѣ того, указано на отсутствіе приспособленныхъ помѣщеній на станціяхъ для храненія этихъ продуктовъ до отправленія и послѣ прибытія.

Между прочимъ, въ Мозырскомъ Комитетѣ было заявлено, что въ этомъ уѣздѣ начинаетъ сильно развиваться культура оранжерейныхъ и парниковыхъ растеній и разводятся сады съ очень нѣжными сортами фруктовъ. Для развитія этихъ отраслей сельскаго хозяйства было признано весьма желательнымъ улучшить доставку оранжерейныхъ и парниковыхъ продуктовъ, а также продуктовъ садоводства, на крупные потребительные рынки, напр., въ С.-Петербургъ (Минская, 237).

Въ виду отмѣченныхъ выше неудовлетворительныхъ условій перевозки продуктовъ огородничества и садоводства были выска-

заны пожеланія объ увеличеніи спеціально приспособленныхъ для перевозки этихъ продуктовъ вагоновъ, а также объ ускореніи перевозки и объ устраненіи задержекъ въ пути и при нагрузкѣ. Относительно желательнаго типа фруктовыхъ вагоновъ было указано, что вагоны эти должны быть устроены съ полками для помѣщенія корзинъ и съ приспособленіями для отопленія. Для улучшенія условій отправки фруктовъ изъ Бессарабіи было предложено составленіе спеціальныхъ фруктовыхъ поѣздовъ, которые проходили бы разстояніе отъ Бессарабіи до Москвы и С.-Петербурга не болѣе, какъ въ четверо сутокъ. Для ускоренія же перевозки особенно нѣжныхъ фруктовъ указывалось на желательность допущенія къ перевозкѣ съ курьерскимъ поѣздомъ до 30 пудовъ фруктовъ, какъ это разрѣшено для крымскихъ садовладѣльцевъ. Предупрежденіе порчи фруктовъ отъ медленной доставки могло бы быть достигнуто установленіемъ гражданской отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу фруктовъ, происшедшую отъ несвоевременной доставки по винѣ дороги (Бессарабская, 287). Кромѣ того, было указано на желательность предоставленія фруктамъ преимуществъ въ очередяхъ отправки, а также установленія возможно бо̀льшей скорости доставки со взиманіемъ штрафа въ пользу грузоотправителя за опозданіе безъ особо уважительныхъ причинъ, къ которымъ не должна быть причисляема порча пути и подвижного состава (Таврическая 10, 11; Херсонская, 362).

Въ цѣляхъ улучшенія перевозки крымскихъ фруктовъ на сѣверъ, помимо общихъ указаній объ увеличеніи скорости и установленіи обязательной срочности доставки, съ отвѣтственностью за просрочку, а равно объ устройствѣ теплыхъ вагоновъ (по примѣру заграничныхъ) для зимней перевозки, было указано на желательность устройства холодильниковъ для лѣтней перевозки нѣжныхъ косточковыхъ фруктовъ, а также на желательность допущенія перевозки лѣтнихъ фруктовъ со скорыми и курьерскими поѣздами (Таврическая, 197).

Облегченію сбыта фруктовъ изъ Подольской губерніи въ зимнее и осеннее время могло бы въ значительной степени способствовать устройство спеціальныхъ фруктовыхъ погребовъ на станціяхъ наибольшаго отправленія фруктовъ, напримѣръ—въ Деражнѣ или Винницѣ, съ тѣмъ, чтобы эти погреба сдавались въ наемъ садоводамъ и крупнымъ фруктовымъ торговцамъ (Подольская, 110). Аналогичныя указанія о желательности устройства плодохранилищъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ были сдѣланы также въ одномъ изъ докладовъ Шавельскому Уѣздному Комитету (Ковенской губ.), при чемъ было отмѣчено, что эти плодохранилища могли бы устранить тѣ рѣзкія колебанія въ цѣнѣ плодовъ, какія замѣчаются нынѣ,

такъ какъ плоды, доставленные въ станціонныя плодохранилища до наступленія осенней распутицы или морозовъ, могли бы быть проданы въ подходящее время за болѣе высокую цѣну, и это дало бы возможность садовладѣльцамъ уплачивать надлежащую сумму желѣзнымъ дорогамъ за пользованіе этими плодохранилищами (Ковенская, 183).

Наконецъ, для улучшенія доставки оранжерейныхъ и парниковыхъ продуктовъ на крупные потребительные рынки, признано необходимымъ разрѣшить провозъ этихъ продуктовъ въ скорыхъ поѣздахъ прямого сообщенія въ видѣ багажа, въ количествѣ отъ 3 до 5 пудовъ на одного отправителя (Минская, 237).

Условія перевозки вина виноградного 63).

По отношенію къ неудовлетворительности существующихъ условій перевозки виноградного вина отмѣчаются медленность доставки, отсутствіе достаточнаго количества приспособленныхъ вагоновъ, а также случаи хищенія вина во время пути. Въ этихъ видахъ были высказаны пожеланія объ увеличеніи числа отапливаемыхъ вагоновъ (до 6 — 8° или хотя бы до 1° R) (Бессарабская, 318) и приспособленіи ихъ для погрузки бочекъ въ два яруса; кромѣ того, было указано на желательность установленія опредѣленнаго срока, въ который вагоны, приспособленные для перевозки вина, должны быть отправляемы, а равно—на необходимость выработать мѣры, предупреждающія возможность хищенія вина въ пути, и установить отвѣтственность желѣзнодорожной администраціи за хищеніе (Бессарабская, 287).

Равнымъ образомъ, было признано желательнымъ обращеніе особыхъ прямыхъ ускоренныхъ поѣздовъ изъ Бессарабіи на сѣверъ Россіи въ составѣ вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки вина и фруктовъ.

Заключенія Комитетовъ.

Согласно приведеннымъ выше сужденіямъ и пожеланіямъ, Комитетами были высказаны нижеслѣдующія заключенія относительно желательныхъ измѣненій въ условіяхъ перевозки скоропортящихся продуктовъ, продуктовъ животноводства, птицеводства и огородничества, а также вина виноградного.

1. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки скоропортящихся грузовъ.

Орловская губ.: 1) Губернскій (85). 2) Елецкій (338).
Тамбовская губ.: 3) Темниковскій (409).

2. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки продуктовъ животноводства.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (14, 17). 2) Бѣлецкій (183).
Воронежская губ.: 3) Бобровскій (58, 62).
Курская губ.: 4) Губернскій (20).
Минская губ.: 5) Минскій У. (190).
Орловская губ.: 6) Дмитровскій (318)—**для вывоза за границу.** 7) Елецкій (338).
Саратовская губ.: 8) Кузнецкій (494).

3. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки продуктовъ птицеводства.

Курская губ.: 1) Грайворонскій (90, 91)—**спеціальные вагоны для битой птицы.**
Минская губ.: 2) Минскій У. (189, 190).
Херсонская губ.: 3) Елисаветградскій (211)—**то же.**

4. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки фруктовъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (24).
Подольская губ.: 2) Губернскій (110)—**въ отношеніи техники перевозки.**
Рязанская губ.: 3) Губернскій (24).

5. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки продуктовъ огородничества.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (16).
Рязанская губ.: 2) Губернскій (24).

6. Желательно разрѣшить провозъ оранжерейныхъ и парниковыхъ продуктовъ, а также продуктовъ садоводства въ скорыхъ поѣздахъ прямого сообщенія въ видѣ багажа, въ количествѣ отъ 3 до 5 пуд. на одного отправителя.

Минская губ.: Мозырскій (237).

7. Желательно упорядоченіе и улучшеніе условій и способовъ перевозки вина виноградnаго.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (16). 2) Бендерскій (163).
Таврическая губ.: 3) Губернскій (9). 4) Симферопольскій (178, 197).

Глава XVIII. Условія перевозки молока и молочныхъ продуктовъ.

1. Неудовлетворительность условій перевозки молочныхъ продуктовъ.—2. Небрежное обращеніе съ молочными продуктами и посудою и хищеніе ихъ.—3. Недостатокъ спеціальныхъ вагоновъ.—4. Медленность перевозки и отсутствіе срочности доставки.—5. Удовлетворительность существующихъ условій перевозки молочныхъ продуктовъ.—6. Мѣры для улучшенія условій перевозки молочныхъ продуктовъ.—7. Заключенія Комитетовъ.

Неудовлетворительность условій перевозки молочныхъ продуктовъ [64]).

Относительно существующихъ условій желѣзнодорожной перевозки молока и молочныхъ продуктовъ въ сужденіяхъ Комитетовъ имѣется цѣлый рядъ указаній въ томъ смыслѣ, что эти условія въ общемъ представляются далеко неудовлетворительными и въ значительной степени затрудняютъ сбытъ. Этимъ именно обстоятельствомъ въ значительной степени объясняется то сравнительно слабое развитіе молочнаго дѣла, какое замѣчается у насъ въ настоящее время. О томъ значеніи, которое вообще можетъ оказать на развитіе молочнаго дѣла улучшеніе условій перевозки, можно судить по оживленію, какое замѣчается въ Сибири съ проведеніемъ желѣзной дороги и снабженіемъ ея вагонами-ледниками. Заботы о сибирскомъ маслодѣліи повели къ тому, что вывозъ коровьяго масла изъ Россіи увеличился съ 5½ милл. руб. въ 1899 г. до 10,75 милл. руб. въ 1900 г. и до 20,84 милл. руб. въ 1901 г. Между тѣмъ центральная Россія уже десятки лѣтъ добивалась улучшенной перевозки скоропортящихся, а въ томъ числѣ молочныхъ, продуктовъ и до сихъ поръ добиться не могла (Курская, 386).

Затрудненія въ сбытѣ молока во внутреннихъ губерніяхъ нерѣдко возникаютъ только потому, что желѣзныя дороги отказываютъ въ пріемѣ молочныхъ продуктовъ на близъ лежащихъ разъѣздахъ и платформахъ, хотя на этихъ разъѣздахъ останавливаются даже пассажирскіе поѣзда. Затѣмъ большимъ недостаткомъ признается отсутствіе на станціяхъ отправленія и назначенія складочныхъ помѣщеній, въ которыхъ можно было бы хранить молоко въ ожиданіи поѣзда; вслѣдствіе этого молоко помѣщается въ общіе

станціонные склады, нерѣдко по сосѣдству съ такими грузами, пропитываніе запахомъ которыхъ совершенно обезцѣниваетъ молоко (Самарская, 263). Отсутствіе ледниковъ и отапливаемыхъ помѣщеній на станціяхъ влечетъ за собою порчу молока отъ солнечнаго припека лѣтомъ и отъ замерзанія зимою (Рязанская, 430), а между тѣмъ, несмотря на такую неприспособленность станцій, желѣзныя дороги требуютъ, чтобы молоко доставлялось на станцію заблаговременно, больше чѣмъ за часъ до отхода поѣзда (Московская, 183).

Кромѣ того, на станціяхъ не имѣется спеціальныхъ платформъ для погрузки молока въ вагоны, тогда какъ погрузка съ существующихъ платформъ очень неудобна (Владимірская, 148).

На ряду съ этимъ самая отправка молока сопровождается цѣлымъ рядомъ формальностей, такъ какъ не на всѣхъ дорогахъ введенъ упрощенный способъ отправки молока и возвращенія посуды по маркамъ (по билетамъ).

Небрежное обращеніе съ молочными продуктами и посудою и хищеніе ихъ 65).

Затѣмъ замѣчается крайне небрежное обращеніе съ молочными продуктами и въ особенности съ молочною посудою. По этому поводу было высказано замѣчаніе, что въ то время, какъ другіе товары, предназначенные къ отправкѣ, покрываются брезентомъ, молоко почти всегда стоитъ на платформѣ раскрытымъ.

Относительно небрежнаго обращенія съ молочною посудою указывается, что у насъ прочная молочная посуда служитъ только $1\frac{1}{2}$ года, тогда какъ въ Германіи она служитъ 10 лѣтъ: объясняется это тѣмъ, что у насъ при перевозкѣ посуда бросается въ вагоны, какъ будто камень; между тѣмъ обзаведеніе посудой (при цѣнѣ въ 9 р. 50 к. за флягу) составляетъ для хозяйства съ 200 головъ скота расходъ въ 1.500 руб. Небрежное обращеніе съ молочною посудою при перевозкахъ на разстояніяхъ около 150 вер. равносильно удвоенію тарифныхъ ставокъ, такъ какъ порча посуды ложится на ведро молока свыше 5 к.; для болѣе короткихъ разстояній стоимость испорченной посуды часто даже превышаетъ самыя тарифныя ставки (Смоленская, 91). Указываются также случаи, когда молочная посуда вовсе не возвращается обратно (Новгородская, 227).

Независимо отъ этого нерѣдко бываютъ случаи хищенія молока, въ особенности, если молоко отправлено въ мелкой закупоренной посудѣ (Самарская, 263), а также кража, порча и обмѣнъ молочныхъ металлическихъ флягъ (Московская, 369).

Недостатокъ спеціальныхъ вагоновъ для перевозки молока и молочныхъ продуктовъ 66).

Неудовлетворительность условій перевозки молока въ значительной степени зависитъ отъ недостаточности или даже полнаго отсутствія вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки молока, а именно вагоновъ, отапливаемыхъ зимою и охлаждаемыхъ лѣтомъ. Между тѣмъ для отправки сибирскаго масла установлены цѣлые поѣзда

изъ спеціальныхъ вагоновъ-ледниковъ, которые, хотя и проходятъ по внутреннимъ губерніямъ, но пользованіе ими недоступно для мѣстныхъ сельскихъ хозяевъ (Витебская, 513). По отношенію къ тѣмъ дорогамъ, гдѣ уже заведены вагоны-ледники, отмѣчается малая заботливость желѣзныхъ дорогъ о наполненіи ихъ льдомъ (С.-Петербургская, 16, 34; Тамбовская, 181). Такъ, указывается, что на нѣкоторыхъ дорогахъ вагоны-ледники набиваются льдомъ не болѣе двухъ-трехъ разъ въ лѣто. Авторъ одного изъ докладовъ Смоленскому Губернскому Комитету говоритъ, что можно назвать отправителей молока, которые никогда въ теченіе многихъ лѣтъ не видали льда въ вагонахъ (Смоленская, 91). Въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ содержится много аналогичныхъ указаній на недостатокъ спеціальныхъ вагоновъ и недостачное снабженіе ихъ льдомъ. Указывается также, что вагоны, служащіе для перевозки молочныхъ продуктовъ, недостаточно хорошо вентилируются.

Медленность перевозки и отсутствіе срочности доставки молочныхъ продуктовъ 67).

Весьма существеннымъ недостаткомъ условій перевозки молока и молочныхъ продуктовъ являются медленность и нерегулярность доставки, зависящая отъ опозданія поѣздовъ. По этому поводу въ Трудахъ Рязанскаго Уѣзднаго Комитета приводится случай, что вслѣдствіе опаздыванія доставки молока на 6 часовъ по Московско-Казанской желѣзной дорогѣ, происходившаго по причинѣ замѣны существовавшей ранѣе отправки молока съ пассажирскими поѣздами отправкою въ товарномъ поѣздѣ, былъ нарушенъ подрядъ на поставку молока въ Москву; при этомъ расходы на покупку стада, обзаведеніе посудой, стоившихъ большихъ денегъ (такъ какъ хозяйство было разсчитано на отправку до 40.000 ведеръ молока въ годъ), оказались произведенными на дѣло, ставшее невыгоднымъ исключительно вслѣдствіе желѣзнодорожныхъ непорядковъ (Рязанская, 430).

Удовлетворительность существующихъ условій перевозки молочныхъ продуктовъ 68).

На ряду съ отмѣченными выше указаніями относительно неудовлетворительности существующихъ условій перевозки молока, имѣются отдѣльныя замѣчанія, что существующія условія перевозки молочныхъ продуктовъ въ настоящее время, послѣ удовлетворенія ходатайства съѣзда молочныхъ хозяевъ передъ Министерствомъ Путей Сообщенія, слѣдуетъ признать удовлетворительными. Въ одномъ изъ докладовъ по Курской губерніи указывается, что на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ молочные продукты отправляются съ ближайшими пассажирскими поѣздами по тарифу малой скорости, при чемъ накладную можно переслать не заказнымъ письмомъ, а при товарѣ. Такимъ образомъ масло, приготовленное въ Новооскольскомъ уѣздѣ, можетъ на слѣдующій день быть доставлено на рынокъ въ Харьковъ, при чемъ стоимость доставки одного пуда обходится около 14 к., т. е. сравнительно недорого, такъ какъ доставка пуда хлѣба на томъ

же протяженіи стоитъ 10 коп. Авторъ доклада сообщаетъ, что онъ имѣлъ случаи отправлять сливочное масло въ С.-Петербургъ, Царицынъ, Харьковъ, Варшаву и Одессу и никогда не получалъ жалобъ на то, чтобы продукты, хорошо сдѣланные, испортились въ дорогѣ даже лѣтомъ. При такихъ условіяхъ казалось бы, по мнѣнію автора, что всѣ требованія владѣльцевъ молочныхъ хозяйствъ удовлетворены въ полной мѣрѣ (Курская, 445). Точно также Самарскимъ Губернскимъ Комитетомъ было отмѣчено, что въ Самарской губерніи вагоны-ледники уже существуютъ для перевозки молочныхъ продуктовъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ эта отрасль сельскаго хозяйства получила широкое распространеніе, и что масло въ настоящее время перевозится, какъ продуктъ, подверженный порчѣ, въ пассажирскихъ поѣздахъ по товарному тарифу, и что, слѣдовательно, условія перевозки представляются удовлетворительными (Самарская, 12, 141).

Тѣмъ не менѣе, въ Трудахъ Комитетовъ преобладаетъ тотъ взглядъ, что существующія условія перевозки молочныхъ продуктовъ не вполнѣ неудовлетворительны и затрудняютъ сбытъ продуктовъ.

Мѣры для улучшенія условій перевозки молочныхъ продуктовъ.

Въ виду этого были высказаны многочисленныя пожеланія о необходимости улучшенія условій перевозки молочныхъ продуктовъ. Изъ числа мѣръ, предлагавшихся съ этою цѣлью, на ряду съ тѣми, которыя были предложены для перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще, наиболѣе рекомендуется увеличеніе на желѣзныхъ дорогахъ количества спеціальнаго подвижного состава, приспособленнаго (а именно охлаждаемаго лѣтомъ и отапливаемаго зимою) для перевозки молочныхъ продуктовъ. Затѣмъ указывалось на крайнюю желательность ускоренія перевозки молочныхъ продуктовъ и установленія срочности доставки ихъ. Въ частности, предлагалось допустить регулярную перевозку молока съ пассажирскими поѣздами посредствомъ прицѣпки вагоновъ-ледниковъ.

Въ цѣляхъ устраненія хищенія молока, помимо общаго пожеланія объ устраненіи такого ненормальнаго явленія и усиленія надзора за агентами, было предложено установить осмотръ молока на станціяхъ отправленія и прибытія, т. е. свидѣтельствовать, были ли полны при отправкахъ фляги и прибыли ли онѣ такими къ мѣсту назначенія; кромѣ того, указывалось на желательность производства пробы молока на станціяхъ прибытія, дабы лишить возможности фирмы, получающія молоко, эксплоатировать поставщика увѣреніями, что молоко пришло испорченнымъ, и что поэтому за него вмѣсто условленной цѣны можетъ быть выдана либо одна треть стоимости, либо вовсе ничего. Подобные случаи особенно часты Великимъ постомъ, когда молоко меньше расходится въ продажѣ (Московская, 399).

Затѣмъ были сдѣланы многочисленныя заявленія о желательности принятія мѣръ къ болѣе бережному обращенію желѣзнодорожныхъ служащихъ съ молочною посудою. Въ виду отсутствія на станціяхъ помѣщеній, спеціально приспособленныхъ для храненія молочныхъ продуктовъ до отправленія и по прибытіи ихъ, а также платформъ, приспоспособленныхъ для нагрузки молочной посуды, указывалось на желательность устройства такихъ помѣщеній и платформъ (Владимірская, 148; Рязанская, 430).

Затѣмъ, для достиженія регулярнаго наполненія вагоновъ-ледниковъ льдомъ, указывалось на желательность устройства на узловыхъ станціяхъ складовъ льда (Ковенская, 178; Самарская, 263).

Задержки изъ-за формальностей при отправленіи молочныхъ продуктовъ вызвали пожеланія о возможномъ упрощеніи этихъ формальностей (Калужская, 202; Кіевская, 33, 282), съ каковою цѣлью предлагалось распространить на всѣ дороги правила о перевозкѣ молока по билетамъ (Рязанская, 24, 89).

Затѣмъ, въ цѣляхъ облегченія сбыта молока было высказано пожеланіе, чтобы молоко доставлялось желѣзнодорожными агентами получателямъ даже за предѣлы станціи (Московская, 369).

Независимо отъ этихъ частныхъ пожеланій указывалось, что для содѣйствія сбыту молочныхъ продуктовъ было бы желательно распространить на всѣ молочные продукты въ Европейской Россіи то же покровительство, которое оказано Сибири по сбыту коровьяго масла.

Заключенія Комитетовъ.

Согласно вышеизложеннымъ сужденіямъ, Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки молочныхъ продуктовъ.

Владимірская губ.: 1) Александровскій (60). 2) Юрьевскій (174, 179).
Вологодская губ.: 3) Губернскій (12).
Воронежская губ.: 4) Губернскій (16). 5) Задонскій (109, 113).
Гродненская губ.: 6) Бѣлостоко-Сокольскій (290).
Лифляндская губ.: 7) Губернскій (6). 8) Верроскій (166). 9) Перновскій (186, 198).
Ковенская губ.: 10) Юрьевскій (230). 11) Россіенскій (138).
Псковская губ.: 12) Губернскій (51).
Рязанская губ.: 13) Темниковскій (409).
Самарская губ.: 14) Новоузенскій (381, 393).
С.-Петербургская губ.: 15) Лужскій (44). 16) Царскосельскій (74).
Смоленская губ.: 17) Дорогобужскій (126).
Тамбовская губ.: 18) Губернскій (11).
Тверская губ.: 19) Губернскій (22, 87).
Черниговская губ.: 20) Городнянскій (189).
Ярославская губ.: 21) Губернскій (22, 25). 22) Ярославскій У. (235).

2. Существующія условія перевозки молочныхъ продуктовъ удовлетворительны.

Самарская губ.: Губернскій (12, 141).

3. Желательно улучшеніе перевозки молочныхъ продуктовъ по примѣру Сибири.

Псковская губ.: Островскій (233).

4. Желательно допущеніе пріема молочныхъ продуктовъ на всѣхъ полустанкахъ, остановочныхъ пунктахъ и разъѣздахъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ошмянскій (161).
Рязанская губ.: 3) Губернскій (24). 4) Пронскій (284).

5. Желательно устройство на станціяхъ крытыхъ помѣщеній для молочныхъ продуктовъ.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (317, 321).
Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (74).
Новгородская губ.: 3) Крестецкій (227).
Рязанская губ.: 4) Рязанскій У. (430).
Смоленская губ.: 5) Гжатскій (89).

6. Желательно устроить спеціальныя платформы для молочной посуды на станціяхъ отправленія молока.

Владимірская губ.: Покровскій (148).

7. Желательно, чтобы желѣзныя дороги не требовали отъ отправителей доставки молока на станцію отправленія ранѣе, чѣмъ за часъ до отхода поѣзда.

Московская губ.: Волоколамскій (183).

8. Желательно доставленіе молока на мѣста желѣзнодорожными агентами.

Московская губ.: Клинскій (369, 383).

9. Желательно упрощеніе формальностей по сдачѣ и пріему молочныхъ продуктовъ.

Калужская губ.: 1) Медынскій (202).
Московская губ.: 2) Клинскій (369).

10. Желательно установленіе отправки молока и пріемки посуды по маркамъ на всѣхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Рязанская губ.: 1) Губернскій (24). 2) Пронскій (284)— **на Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ.**

11. Желательны установленіе болѣе внимательнаго отношенія агентовъ и устраненіе безпорядковъ при перевозкѣ молока.

Калужская губ.: 1) Козельскій (94).
С.-Петербургская губ.: 2) Губернскій (16, 34).

12. Желательно устраненіе хищеній молочныхъ продуктовъ.

Владимірская губ.: 1) Юрьевскій (179).
С.-Петербургская губ.: 2) Губернскій (16).

13. Желательно установленіе бережнаго обращенія съ молочной посудой на желѣзныхъ дорогахъ.

Владимірская губ.: 1) Юрьевскій (179).
Московская губ.: 2) Верейскій (150, 157)—**на Московско-Брянской жел. дорогѣ.** 3) Клинскій (369).

Новгородская губ.: 4) Крестецкій (227).
Смоленская губ.: 5) Гжатскій (91).
Тульская губ.: 6) Тульскій У. (458).

14. Желательно усилить отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за порчу молочной посуды.

Лифляндская губ.: 1) Верроскій (166).
Новгородская губ.: 2) Крестецкій (228).
Тульская губ.: 3) Губернскій (18). 4) Бѣлевскій (123).
Московская губ.: 5) Клинскій (369)—**за пропажу и обмѣнъ.**

15. Желательно оборудованіе желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами для перевозки молочныхъ продуктовъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Лидскій (129, 130). 3) Ошмянскій (161, 168)
Витебская губ.: 4) Губернскій (71). 5) Дриссенскій (317, 321). 6) Себежскій (513).
Владимірская губ. 7) Губернскій (52). 8) Меленковскій (113). 9) Покровскій (148).
Вологодская губ.: 10) Кадниковскій (183) — **для сбыта изъ Вологды въ Москву, С.-Петербургъ и Архангельскъ.**
Волынская губ.: 11) Дубенскій (67). 12) Заславскій (97, 106).
Вятская губ.: 13) Вятскій У. (148, 194).
Гродненская губ.: 14) Волковыскій (396). 15) Слонимскій (525).
Калужская губ.: 16) Жиздринскій (44, 46). 17) Медынскій (202). 18) Перемышльскій (292).
Кіевская губ.: 19) Губернскій (24). 20) Радомысльскій (914). 21) Уманскій (1067).
Курляндская губ.: 22) Добленскій (54).
Лифляндская губ.: 23) Перновскій (186).
Минская губ.: 24) Минскій У. (190).
Могилевская губ.: 25) Губернскій (11). 26) Чаускій (146).
Московская губ.: 27) Верейскій (150, 157). 28) Клинскій (369).
Пермская губ.: 29) Осинскій (400).
Пензенская губ.: 30) Саранскій (146).
Полтавская губ.: 31) Губернскій (58). 32) Золотоношскій (208). 33) Полтавскій У. (733). 34) Роменскій (774).
Псковская губ.: 35) Губернскій (49, 50).
Рязанская губ.: 36) Губернскій (17, 24). 37) Пронскій (284). 38) Раненбургскій (339).
Самарская губ.: 39) Новоузенскій (393).
С.-Петербургская губ.: 40) Царскосельскій (74).
Симбирская губ.: 41) Симбирскій У. (488).
Смоленская губ.: 42) Гжатскій (89, 91).
Тульская губ.: 43) Губернскій (18). 44) Новосильскій (427).
Уфимская губ.: 45) Бирскій (57).
Херсонская губ.: 46) Елисаветградскій (209).
Черниговская губ.: 47) Глуховскій (135, 145).

16. Желательно облегчить доставку молочныхъ продуктовъ посредствомъ устройства особыхъ вагоновъ-ледниковъ съ поѣздами узкоколейной желѣзной дороги между ст. Свѣсса и Ворожба и ст. Воронежъ и Конотопъ съ тѣмъ, чтобы эти вагоны-ледники имѣли корреспондирующіе поѣзда съ таковыми же вагонами-ледниками на главной линіи Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Черниговская губ.: Глуховскій (135).

17. Желательно ускореніе перевозки молочныхъ продуктовъ.

Лифляндская губ.: 1) Венденскій (173).
Рязанская губ.: 2) Губернскій (17, 24). 3) Спасскій (656).

Тульская губ.: 4) Губернскій (18). 5) Бѣлевскій (123).
Ярославская губ.: 6) Мологскій (113).
Кіевская губ.: 7) Губернскій (24). 8) Кіевскій У. (801).

18. Желательно установленіе срочности доставки молочныхъ продуктовъ.

Полтавская губ.: 1) Роменскій (774).
Смоленская губ.: 2) Гжатскій (91).
Витебская губ.: 3) Себежскій (513)

19. Желательно установленіе достаточнаго количества поѣздовъ для молочныхъ продуктовъ.

Смоленская губ.: Гжатскій (89).

20. Желательно допустить перевозку молочныхъ продуктовъ съ пассажирскими поѣздами.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (168).
Могилевская губ.: 2) Оршанскій (113).
Подольская губ.: 3) Проскуровскій (987)—**даже и съ курьерскими.**
Херсонская губ.: 4) Елисаветградскій (209).

21. Желательно установить правильные рейсы вагоновъ-ледниковъ съ пассажирскими поѣздами.

Ковенская губ.: 1) Поневѣжскій (123). 2) Шавельскій (178, 182).
Кіевская губ.: 3) Кіевскій У. (819).

Глава XIX. Перевозка животныхъ.

1. Условія перевозки скота вообще.—2. Недопущеніе нагрузки и выгрузки скота на всѣхъ станціяхъ.—3. Платформы и приспособленія для нагрузки и выгрузки скота.—4. Ветеринарный осмотръ.—5. Соблюденіе нормы погрузки скота въ вагоны.—6. Дезинфекція вагоновъ.—7. Спеціальный подвижной составъ для перевозки скота.—8. Обезпеченіе скота кормомъ и водой въ пути.—9. Закачиванье и увѣченіе скота въ пути.—10. Скорость перевозки.—11. Перевозка скота безъ проводниковъ.—12. Перевозка лошадей и другихъ животныхъ.—13. Мѣры къ улучшенію условій перевозки скота, лошадей и другихъ животныхъ.—14. Условія перевозки живой птицы.—15. Мѣры къ улучшенію условій перевозки живой птицы.—16. Заключенія Комитетовъ.

Условія перевозки скота вообще [69]).

Относительно существующихъ условій перевозки скота по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ имѣются многочисленныя указанія на то, что въ современномъ видѣ условія эти представляются весьма неудовлетворительными и вредно отражаются на развитіи нашего скотоводства и животноводства вообще.

Въ виду этого, напримѣръ, въ Астраханской губерніи предпочитается отправка скота гономъ по грунтовымъ дорогамъ, хотя такой способъ передвиженія не дешевле желѣзнодорожнаго (Астраханская, 149).

Недопущеніе нагрузки и выгрузки скота на всѣхъ станціяхъ [70]).

Изъ цѣлаго ряда неудобствъ при перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ прежде всего отмѣчается стѣснительное правило о допущеніи нагрузки и выгрузки скота лишь на опредѣленныхъ станціяхъ. Вслѣдствіе этого нерѣдко приходится гнать скотъ для погрузки на желѣзную дорогу на большихъ разстояніяхъ мимо близъ лежащихъ желѣзнодорожныхъ станцій, гдѣ нагрузка и выгрузка не допущены, а это вызываетъ излишніе расходы. Между тѣмъ въ тѣхъ районахъ, гдѣ нѣтъ эпизоотій, такое правило представляетъ излишнее стѣсненіе и ведетъ къ изнуренію и обезцѣненію скота, который,—какъ указано, напримѣръ, по отношенію къ Подольской губерніи,—приходится гнать на 30, 40 и даже 70 верстъ, вмѣсто 2—5 верстъ до ближайшей станціи (Подольская, 914).

Платформы и приспособленія для нагрузки и выгрузки скота [71]).

Кромѣ того, даже и на тѣхъ станціяхъ, гдѣ допущены нагрузка и выгрузка скота, не имѣется удобныхъ приспособленій для посадки въ вагоны и выгрузки, въ родѣ, напримѣръ, спеціальныхъ платформъ,

къ которымъ вагоны подходили бы вплотную, а потому нагружаемый скотъ приходится проводить въ вагонъ по приставнымъ мостикамъ самаго примитивнаго устройства. При такомъ способѣ нагрузки животныя часто терпятъ увѣчья, а самый процессъ нагрузки требуетъ много времени и представляется вообще затруднительнымъ (Смоленская, 93).

Ветеринарный осмотръ 72).

Передъ самою погрузкою скота въ вагоны происходятъ задержки вслѣдствіе ветеринарнаго осмотра, который въ то же время обходится дорого; такъ, напримѣръ, въ Ригѣ стоимость такого осмотра колеблется отъ 1 до 2 рублей за штуку (Витебская, 514). Задержки эти въ значительной степени объясняются недостаточнымъ количествомъ личнаго состава желѣзнодорожныхъ ветеринаровъ, между тѣмъ какъ земскіе ветеринары лишены права производить осмотръ (Тульская, 21). Въ силу этого, несмотря на значительныя задержки отъ ветеринарнаго осмотра, не рѣдки случаи пропуска больныхъ животныхъ и бывали случаи заноса ящура гуртомъ скота, перевезеннаго по желѣзной дорогѣ и имѣвшаго до 4 ветеринарныхъ свидѣтельствъ объ отсутствіи больныхъ животныхъ (Тамбовская, 170).

Соблюденіе нормы погрузки скота въ вагоны 73).

Затѣмъ обращено вниманіе на тѣсноту въ вагонахъ со скотомъ, отъ которой скотъ иногда задыхается, несмотря на то, что въ настоящее время установлены нормы погрузки скота по категоріямъ, въ зависимости отъ его размѣровъ, а именно по 8, 10, 12 и 14 головъ на вагонъ. Признакомъ, по которому скотъ распредѣляется на категоріи, въ настоящее время является разстояніе между моклаками по крупу. Тѣснота въ вагонахъ зависитъ отъ того, что признакъ, по которому скотъ раздѣляется на категоріи, выбранъ не вполнѣ удачно, и кромѣ того измѣреніе поголовно каждой штуки скота неосуществимо вслѣдствіе малочисленности ветеринарнаго персонала, на который возложена эта обязанность. О томъ, что упомянутый признакъ выбранъ неудовлетворительно и не устраняетъ злоупотребленій, дѣлаются ссылки на мнѣнія такихъ знатоковъ, какъ Кюнъ, Вернеръ и Кремеръ, которые удостовѣряютъ возможность даже для опытныхъ и вполнѣ добросовѣстныхъ ветеринаровъ ошибки на 4 сантиметра при измѣреніи разстоянія между моклаками. Затѣмъ, разстояніе между моклаками въ сущности не указываетъ на самый размѣръ животнаго, а только свидѣтельствуетъ о большемъ или меньшемъ развитіи этой части; наконецъ, при существующей нынѣ системѣ обмѣра скота для опредѣленія его категоріи контроль въ пути неосуществимъ (Подольская, 914).

Между тѣмъ обмѣръ животныхъ вызываетъ задержки на станціяхъ отправленія, а допущеніе производства этого обмѣра въ пути, съ цѣлью провѣрки правильности отнесенія скота къ категоріямъ,

ведетъ даже къ злоупотребленіямъ. Были, напримѣръ, случаи, что евреи ложно заявляютъ на какой-либо промежуточной станціи о превышеніи въ данной отправкѣ нормъ погрузки, вслѣдствіе чего вагонъ отцѣпляется для провѣрки, и партія скота разбивается, чѣмъ заявители пользуются для покупки оставленной партіи за дешевую цѣну (Кіевская, 1067).

По отношенію къ перевозкамъ скота въ вагонахъ узкоколейной Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги было отмѣчено, что существующія нормы погрузки скота оказываются слишкомъ высокими и не даютъ достаточнаго простора скоту въ вагонѣ (Архангельская, 72).

Дезинфекція вагоновъ [74]).

Къ числу весьма существенныхъ недостатковъ перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ слѣдуетъ отнести также неудовлетворительную дезинфекцію вагоновъ, вслѣдствіе чего не рѣдки случаи зараженія скота (Полтавская, 765).

Спеціальный подвижной составъ для перевозки скота [75]).

Въ отношеніи типа вагоновъ, въ которыхъ теперь перевозится скотъ, весьма во многихъ Комитетахъ была отмѣчена полная неприспособленность нынѣшнихъ вагоновъ къ перевозкѣ скота, въ виду отсутствія въ нихъ помѣщеній для корма, водопойныхъ приспособленій, а также перегородокъ и крючковъ, къ которымъ можно было бы привязывать скотъ; при существующемъ же устройствѣ вагоновъ скотъ отъ толчковъ поѣзда падаетъ и терпитъ увѣчья; затѣмъ въ вагонахъ нѣтъ приспособленій для вентиляціи, вслѣдствіе чего скотъ задыхается, терпитъ напрасныя страданія, что вредно отражается на его здоровьѣ и ведетъ къ пониженію его цѣнности.

Обезпеченіе скота кормомъ и водой въ пути [76]).

Кромѣ неудобствъ и затрудненій, которыя скотъ испытываетъ отъ тѣсноты и духоты въ вагонахъ, отмѣчается также недостаточное оборудованіе нашихъ станцій водопойными приспособленіями. Въ частности указывается, напр., что на всемъ протяженіи отъ Александровска (Екатеринославской губ.) до Москвы скотъ можно напоить только два раза (Екатеринославская, 77). Отсутствіе водопоевъ на промежуточныхъ станціяхъ опять-таки ведетъ къ тому, что скотъ теряетъ бодрый видъ, убываетъ въ вѣсѣ и обезцѣнивается.

Что касается прокорма скота въ пути, то, вслѣдствіе отсутствія въ вагонахъ приспособленій для помѣщенія корма, не представляется возможности запасаться кормомъ съ мѣста отправленія, а приходится покупать его въ пути по очень высокимъ цѣнамъ, что въ сильной степени удорожаетъ стоимость провоза (Нижегородская, 562).

Закачиванье и увѣченіе скота въ пути [77]).

Помимо перечисленныхъ неудобствъ, которыя испытываетъ скотъ въ пути, отмѣчается еще сильная качка вагоновъ, вслѣд-

ствіе которой скотъ приходитъ въ такое состояніе, что при выгрузкѣ не можетъ выйти изъ вагона и его приходится вытаскивать. По этому поводу была сдѣлана ссылка на Америку, гдѣ для скота дѣлаются остановки въ пути и его выпускаютъ прогуливаться (Саратовская, 493).

Существеннымъ зломъ являются также толчки при началѣ движенія и остановкахъ его, отъ которыхъ скотъ валится съ ногъ и терпитъ увѣчья. Въ этихъ толчкахъ усматривается иногда способъ вымогательства со стороны машинистовъ, такъ какъ толчки повторяются машинистами до тѣхъ поръ, пока они не получатъ извѣстнаго вознагражденія (Ковенская, 49; Могилевская, 87; Рязанская, 350; Самарская, 335; Тамбовская, 170).

Скорость перевозки скота [78]).

Наиболѣе же существеннымъ недостаткомъ перевозки скота является медленность его доставки, что зависитъ въ значительной степени отъ задержекъ поѣздовъ въ пути, на станціяхъ вообще и узловыхъ въ особенности. Въ частности приводится примѣръ, что скотъ, отправленный изъ Витебской губерніи въ Саратовъ, находился въ пути вмѣсто пяти дней — одиннадцать (Витебская, 82).

Между тѣмъ медленность доставки скота въ связи съ отмѣченными неудобствами перевозки ведетъ къ значительнымъ убыткамъ для отправителей какъ потому, что имъ приходится переплачивать на стоимости прокорма и содержанія проводниковъ, такъ и потому, что отъ долгаго пребыванія въ пути скотъ много теряетъ въ вѣсѣ. Эта потеря въ вѣсѣ составляетъ до 10%, т. е. около $3\frac{1}{2}$ пудовъ живого вѣса, что при переводѣ на деньги составляетъ около 10 рублей 50 коп. съ головы, если не больше, такъ какъ потеря живого вѣса падаетъ цѣликомъ на убойный, а не на живой вѣсъ (уменьшается количество мясныхъ волоконъ и жира, а не вѣсъ костей, копытъ, роговъ и т. п.) (Подольская, 913).

Перевозка скота безъ проводниковъ [79]).

Въ числѣ существенныхъ неудобствъ перевозки скота отмѣчается крайняя обременительность правила, въ силу котораго перевозка даже отдѣльныхъ животныхъ должна производиться непремѣнно въ сопровожденіи проводника. При этомъ проводнику предоставлено слишкомъ мало полномочій въ правѣ распоряженія грузомъ, хотя бы этимъ проводникомъ былъ самъ владѣлецъ скота; именно, по существующимъ правиламъ, нагруженный въ вагоны и отправленный скотъ можетъ быть полученъ лишь на станціи назначенія. Между тѣмъ владѣлецъ скота, нерѣдко сопровождающій его самолично, могъ бы съ выгодою сбыть его на одной изъ промежуточныхъ станцій, особенно тамъ, гдѣ имѣются скотопри-

гонные дворы и площадки для продажи скота, если бы было дозволено, по предъявленіи дубликата накладной, выгрузить скотъ на этой станціи (Подольская, 915).

Перевозка лошадей и другихъ животныхъ 80).

Отмѣченные выше главнѣйшіе недостатки перевозки крупнаго рогатаго скота точно также имѣютъ мѣсто при перевозкѣ и другихъ животныхъ и въ частности лошадей, за исключеніемъ ограниченія числа станцій, гдѣ допускаются нагрузка и выгрузка, стѣснительности ветеринарнаго осмотра и неудовлетворительности основаній, по которымъ опредѣляются нормы погрузки скота въ вагоны, такъ какъ эти правила не относятся къ перевозкѣ лошадей и другихъ животныхъ. Впрочемъ, для свиней, отправляемыхъ въ Привислинскія губерніи и на западную сухопутную границу, примѣняется ветеринарный осмотръ, и для нихъ ограничено число станцій нагрузки.

Относительно ветеринарнаго осмотра свиней было отмѣчено, что таковой производится съ недостаточной строгостью, и потому были случаи отправки больныхъ животныхъ, повлекшіе за собой запрещеніе ввоза въ сосѣднія государства, чѣмъ былъ нанесенъ серьезный ущербъ сельскому хозяйству (Гродненская, 395).

Кромѣ того, относительно вреднаго вліянія медленности перевозки и неприспособленности вагоновъ къ перевозкѣ свиней приводится слѣдующее указаніе. Въ Америкѣ поѣзда со свиньями пробѣгаютъ разстояніе въ 1.400 верстъ въ 3 сутокъ, а у насъ — въ 6 сутокъ; вслѣдствіе этого при перевозкѣ одного вагона свиней, вмѣщающаго въ себѣ 100 головъ, каждая свинья теряетъ въ вѣсѣ въ теченіе этихъ лишнихъ сутокъ: въ обыкновенныхъ вагонахъ—до 9 фунтовъ, а въ спеціальныхъ—2½ фунта, что составитъ на 100 головъ въ первомъ случаѣ 22½ пуда, а во второмъ—только 5 пудовъ 25 фунтовъ. При стоимости пуда свинины въ 4 рубля, потеря составитъ въ первомъ случаѣ 90 рублей на вагонъ, а во второмъ—22½ рубля. Затѣмъ прокормъ свиней въ теченіе лишнихъ 3 сутокъ обходится въ 36 рублей (считая по 8 фунтовъ ячменя на голову въ сутки) на вагонъ и плата съ содержаніемъ проводнику въ теченіе 3 сутокъ — 3 рубля. Вслѣдствіе этого, промедленіе въ доставкѣ на 3 сутокъ уменьшаетъ доходъ отъ каждой свиньи на 61½ коп. при перевозкѣ въ спеціальныхъ вагонахъ и на 1 руб. 29 коп.—въ обыкновенныхъ вагонахъ (Казанская, 224, 225).

Мѣры къ улучшенію условій перевозки скота, лошадей и другихъ животныхъ.

Въ виду перечисленныхъ выше недостатковъ перевозки скота указывалось на желательность улучшеній въ томъ смыслѣ, чтобы были допущены нагрузка и выгрузка скота на всѣхъ станціяхъ, или же чтобы существующее число станцій нагрузки и выгрузки

скота было увеличено, чтобы были устроены болѣе удобныя приспособленія для нагрузки и выгрузки скота и ускорена отправка со станціи.

Относительно ветеринарнаго осмотра скота при нагрузкѣ въ вагоны были высказаны пожеланія, чтобы этотъ осмотръ былъ усиленъ путемъ увеличенія числа ветеринаровъ и лучшаго подбора ихъ (Тамбовская, 170, 179). Съ этою цѣлью предлагалось привлечь къ осмотру скота также и земскихъ ветеринаровъ (Тульская, 21). Кромѣ того, были высказаны пожеланія объ учрежденіи должностей разъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ ветеринаровъ (Ярославская, 220). Для отправки скота изъ тѣхъ районовъ, гдѣ завѣдомо не имѣется повально-заразительныхъ болѣзней на скотѣ, предлагалось допустить отправку безъ ветеринарнаго осмотра на станціи отправленія, съ тѣмъ, чтобы по телеграфному увѣдомленію скотъ осматривался или ближайшимъ по пути слѣдованія ветеринаромъ, или же на станціи назначенія (Подольская, 914).

По отношенію къ нормамъ нагрузки скота были высказаны пожеланія о полной отмѣнѣ такихъ нормъ съ освобожденіемъ желѣзныхъ дорогъ отъ отвѣтственности за тѣсноту помѣщенія (Харьковская, 23). Съ другой стороны, указывалось на желательность пониженія существующихъ нормъ погрузки вообще (Подольская, 953), и, въ частности, по отношенію къ вагонамъ Московско-Ярославско-Архангельской узкоколейной желѣзной дороги—до 6 головъ на вагонъ (Архангельская, 72, 151).

За основаніе для распредѣленія скота по категоріямъ предлагалось принять вѣсовую норму, именно—допускать погрузку не свыше 360 пудовъ въ лѣтніе мѣсяцы и не свыше 400 въ зимніе (съ сентября по май), что дало бы возможность уничтожить злоупотребленія и облегчить контроль за нормой погрузки не только на станціи назначенія, но и на промежуточныхъ станціяхъ (Подольская, 914, 915). Задержки въ отправкѣ скота вслѣдствіе предоставленія ветеринарамъ права опредѣлять категоріи скота вызвали даже пожеланія объ устраненіи ветеринарнаго надзора (Полтавская, 733). Наконецъ, неудобство контроля надъ правильностью соблюденія нормъ погрузки вызвало пожеланіе, чтобы такой контроль производился только на конечныхъ пунктахъ (Кіевская, 33, 282, 1067).

Во избѣжаніе заразы скота во время перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, были высказаны пожеланія объ установленіи болѣе тщательной дезинфекціи вагоновъ какъ послѣ выгрузки скота, такъ и передъ нагрузкою; для большаго же обезпеченія, въ этомъ отношеніи, отправителей предлагалось даже обязать желѣзныя дороги

производить дезинфекцію въ присутствіи отправителя (Херсонская, 362).

Одною изъ весьма существенныхъ мѣръ для улучшенія перевозки скота признается оборудованіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами, въ которыхъ имѣлись бы приспособленія для корма и поенія скота въ пути, а равно и для вентиляціи и очистки вагоновъ. Эту послѣднюю предлагается производить не менѣе одного раза въ сутки (Гродненская, 40). Въ лѣтнее время, во избѣжаніе духоты въ вагонахъ, рекомендуется производить перевозку скота въ рѣшетчатыхъ вагонахъ (Кіевская, 1067).

Въ цѣляхъ обезпеченія скота въ пути кормомъ и водою были высказаны пожеланія объ устройствѣ на узловыхъ станціяхъ фуражныхъ складовъ, въ которыхъ можно было бы пріобрѣтать кормъ по опредѣленной умѣренной таксѣ (Подольская, 124, 519). На ряду съ этимъ высказывалось пожеланіе объ устройствѣ такихъ же складовъ на станціяхъ отправленія и прибытія скота (Херсонская, 362). Недостатокъ водопойныхъ приспособленій вызываетъ пожеланія объ увеличеніи числа станцій съ приспособленіями для поенія скота и особенно объ устройствѣ правильныхъ водопоевъ на всѣхъ узловыхъ станціяхъ, съ тѣмъ, чтобы можно было поить скотъ водою не слишкомъ низкой температуры (Кіевская, 1130). При этомъ указывалось, что расположеніе станцій, на которыхъ будутъ находиться приспособленія для водопоя и магазины съ запасами корма, должно быть сообразовано съ расписаніемъ поѣздовъ (Черниговская, 189).

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ были высказаны пожеланія о томъ, чтобы кормленіе скота было вмѣнено въ обязанность желѣзнымъ дорогамъ, съ установленіемъ въ пользу дорогъ извѣстной платы (Подольская, 124; Псковская, 265).

Злоупотребленія со стороны машинистовъ, калѣчащихъ животныхъ толчками при остановкахъ и началѣ движенія поѣздовъ, съ цѣлью вымогательства, равно какъ и вредныя послѣдствія, которыми сопровождается медленная перевозка скота, особенно же задержка на промежуточныхъ станціяхъ, вызываютъ пожеланія о принятіи соотвѣтственныхъ мѣръ для устраненія этихъ явленій, а также объ установленіи срочности доставки скота, вмѣстѣ со штрафомъ за опозданіе. При этомъ указывается на желательность предоставленія скоту преимуществъ въ очереди отправки передъ другими грузами (Херсонская, 362), а также доведенія скорости доставки скота до 400 верстъ въ сутки, съ остановками на передаточныхъ станціяхъ не болѣе 6 часовъ (Кіевская, 33, 282), или же до скорости товаро-пассажирскихъ поѣздовъ (Екатеринославская, 77; Черниговская, 189). Однимъ изъ способовъ ускоренія перевозки

признается разрѣшеніе прицѣпки вагоновъ со скотомъ къ пассажирскимъ поѣздамъ (Витебская, 82, 239, 246, 259; Волынская, 230; Гродненская, 292; Ковенская, 125), каковая мѣра является особенно необходимою для племенныхъ животныхъ вообще (Ковенская, 125; Тверская, 25) и, въ частности,—для животныхъ, отправляемыхъ на выставки и конкурсы (Витебская, 264). Въ тѣхъ же цѣляхъ высказывались пожеланія объ установленіи безостановочной доставки скота до мѣста назначенія (Эстляндская, 177).

Стѣснительность правила, обязывающаго производить перевозку скота въ сопровожденіи проводника, и ограниченность правъ проводника, даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ является собственникомъ груза (держатель дубликата накладной), вызываютъ пожеланія о допущеніи перевозки отдѣльныхъ животныхъ безъ проводниковъ, съ возложеніемъ за извѣстную плату исполненія обязанностей проводниковъ (уходъ, кормленіе, чистка и пр.) на желѣзнодорожныхъ рабочихъ (Волынская, 24; Подольская, 124; Тамбовская, 264). Кромѣ того, были высказаны пожеланія о предоставленіи владѣльцу дубликата накладной права выгрузки скота не только на станціи назначенія, но и на любой промежуточной станціи (Подольская, 915).

По отношенію къ перевозкѣ лошадей и другихъ животныхъ были высказаны такія же пожеланія, какъ и по перевозкѣ скота. Особенностью является пожеланіе, чтобы вагоны, служащіе для перевозки лошадей, обивались соломенными матрацами и чтобы для каждой лошади было особое отдѣленіе въ вагонѣ (Волынская, 97).

По отношенію къ перевозкѣ свиней указывалось на необходимость усиленія ветеринарнаго надзора (Гродненская, 395).

Условія перевозки живой птицы [81]).

По отношенію къ существующимъ условіямъ перевозки живой птицы указывается главнымъ образомъ на недостатокъ спеціальнаго подвижного состава для такой перевозки, при чемъ отмѣчается, что въ настоящее время въ вагонѣ помѣщается около 75 пудовъ живой птицы (Полтавская, 827). Въ Кіевскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было указано, что изъ Кіевской губерніи отправляются за границу и въ Варшаву, главнымъ образомъ въ теченіе осенняго сезона, десятки тысячъ штукъ гусей, перевозка которыхъ совершается съ затрудненіями вслѣдствіе отсутствія спеціальныхъ вагоновъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ было отмѣчено, что гуси, находясь долгое время внѣ воды, до нѣкоторой степени теряютъ свою добротность.

Мѣры къ улучшенію условій перевозки живой птицы.

Въ виду сего было указано на цѣлесообразность устройства, на станціяхъ значительной нагрузки гусей, бассейновъ со свѣжею водою, которыми могли бы пользоваться птицы (Кіевская, 33, 282). Кромѣ того, было указано на настоятельную необходимость обору-

дованія желѣзныхъ дорогъ для перевозки живой птицы спеціальными вагонами, приспособленными для двухъярусной и даже трехъярусной погрузки (Харьковская, 210).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно вышеизложеннымъ сужденіямъ Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки скота и животныхъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73). 2) Архангельскій У. (150, 151).
Бессарабская губ.: 3) Бѣлецкій (183).
Воронежская губ.: 4) Задонскій (109, 113).
Курская губ.: 5) Губернскій (20).
Минская губ.: 6) Минскій У. (190).
Орловская губ.: 7) Губернскій (85)—**не только при вывозѣ за границу, но и на внутренніе рынки.** 8) Елецкій (338). 9) Ливенскій (576)—**скота и лошадей.**
Подольская губ.: 10) Проскуровскій (987).
Рязанская губ.: 11) Раненбургскій (325, 339).
Саратовская губ.: 12) Кузнецкій (494).
Таврическая губ.: 13) Губернскій (10). 14) Симферопольскій (178, 197, 212).
Тамбовская губ.: 15) Губернскій (11).
Эстляндская губ.: 16) Вейсенштейнскій (172)—**для экспорта въ Англію.**
Ярославская губ.: 17) Романово-Борисоглѣбскій (199) — **съ уничтоженіемъ злоупотребленій.**

2. Желательно допущеніе нагрузки и выгрузки скота на всѣхъ станціяхъ.

Калужская губ.: 1) Губернскій (17).
Могилевская губ.: 2) Оршанскій (113).
Московская губ.: 3) Губернскій (12). 4) Коломенскій (419).
Подольская губ.: 5) Губернскій (124). 6) Могилевскій (915).
Полтавская губ.: 7) Полтавскій У. (733, 736).
Тамбовская губ.: 8) Губернскій (12). 9) Липецкій (300). 10) Моршанскій (334).
Тульская губ.: 11) Губернскій (21).
Черниговская губ.: 12) Городнянскій (185, 189).

3. Желательно устройство удобныхъ платформъ и приспособленій для нагрузки и выгрузки скота.

Лифляндская губ.: 1) Губернскій (8). 2) Рижскій У. (202).
Могилевская губ.: 3) Климовичскій (87).
Московская губ.: 4) Губернскій (12).
Смоленская губ.: 5) Гжатскій (93).

4. Желательно упорядоченіе выгрузки скота по прибытіи.

Владимірская губ.: 1) Губернскій (5). 2) Владимірскій У. (75).

5. Необходимъ болѣе серьезный ветеринарный осмотръ скота при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ.

Тамбовская губ.: Елатомскій (170).

6. Необходимо установить болѣе удовлетворительную организацію ветеринарнаго надзора за перевозкой скота по желѣзнымъ

дорогамъ, путемъ увеличенія личнаго состава ветеринаровъ и допущенія земскихъ ветеринаровъ къ осмотру скота при нагрузкѣ и выгрузкѣ.

Тульская губ.: Губернскій (21).

7. Желательно учрежденіе должностей разъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ ветеринаровъ.

Ярославская губ.: Ростовскій (220).

8. Необходимо учредить на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, при нагрузкѣ свиней въ вагоны для отправленія за границу, строгій ветеринарный надзоръ.

Гродненская губ.: Волковыскій (395).

9. Необходимо устраненіе регламентаціи ветеринарнаго надзора по нагрузкѣ скота.

Полтавская губ.: Полтавскій У. (733).

10. Желательно устраненіе задержекъ въ перевозкѣ скота, обусловленныхъ ветеринарнымъ досмотромъ его въ пути.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Себежскій (514).

11. Необходимо установить такой порядокъ, чтобы всѣ недоразумѣнія по провѣркѣ количества перевозимыхъ животныхъ не служили поводомъ къ задержкѣ ихъ въ пути, а разрѣшались на мѣстѣ назначенія транспорта.

Кіевская губ.: 1) Губернскій (33, 282). 2) Уманскій (1067).

12. Желательно установить предѣльную норму нагрузки кормленнаго скота въ одинъ вагонъ.

Черниговская губ.: Глуховскій (137).

13. Желательно уменьшить существующую норму погрузки скота въ вагоны.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (72) — **для Архангельско-Вологодской узкоколейной дороги 6 головъ на вагонъ.** 2) Архангельскій У. (150, 151).

14. Желательно отмѣнить дѣленіе скота на категоріи при перевозкѣ и разрѣшить перевозку скота лѣтомъ не свыше 360 пудовъ, а зимою (съ сентября по май)—не свыше 400 пуд., въ одномъ вагонѣ.

Подольская губ.: Могилевскій (915).

15. Желательно отмѣнить ограниченіе относительно числа головъ скота, помѣщаемыхъ въ вагонѣ, со сложеніемъ съ желѣзныхъ дорогъ отвѣтственности за тѣсноту помѣщенія.

Харьковская губ.: Губернскій (23).

16. Желательно установить болѣе совершенную очистку и вентиляцію товарныхъ вагоновъ.

Гродненская губ.: Губернскій (40).

17. Желательно установить дезинфекцію вагоновъ для скота.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Двинскій (239).

Владимірская губ.: 3) Губернскій (5, 52). 4) Александровскій (60). 5) Владимірскій У. (75). 6) Покровскій (148).

Лифляндская губ.: 7) Губернскій (9, 50).

Орловская губ.: 8) Губернскій (93).

Минская губ.: 9) Губернскій (6).

Полтавская губ.: 10) Прилукскій (765).

Рязанская губ.: 11) Пронскій (285).

Херсонская губ.: 12) Тираспольскій (362).

18. Желательно спеціальное приспособленіе вагоновъ для перевозки скота.

Волынская губ.: 1) Новоградъ-Волынскій (163).

Калужская губ.: 2) Лихвинскій (171).

Кіевская губ.: 3) Липовецкій (849). 4) Уманскій (1067) — **лѣтомъ рѣшетчатые вагоны.**

19. Желательно оборудованіе желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами для перевозки рогатаго скота и другихъ животныхъ.

Бессарабская губ.: 1) Бѣлецкій (183).

Витебская губ.: 2) Губернскій (82). 3) Двинскій (239).

Волынская губ.: 4) Губернскій (25). 5) Новоградъ-Волынскій (163). 6) Староконстантиновскій (230).

Воронежская губ.: 7) Губернскій (16). 8) Богучарскій (73).

Вятская губ.: 9) Вятскій У. (148, 194).

Калужская губ.: 10) Лихвинскій (171). 11) Перемышльскій (292).

Кіевская губ.: 12) Губернскій (32). 13) Липовецкій (865).

Курляндская губ.: 14) Добленскій (54).

Лифляндская губ.: 15) Губернскій (8, 9, 45, 50). 16) Рижскій У. (202).

Минская губ.: 17) Губернскій (6).

Нижегородская губ.: 18) Губернскій (35).

Орловская губ.: 19) Сѣвскій (740).

Подольская губ.: 20) Губернскій (124). 21) Гайсинскій (519). 22) Могилевскій (915).

Полтавская губ.: 23) Губернскій (35). 24) Золотоношскій (208). 25) Полтавскій У. (733). 26) Прилукскій (769).

Псковская губ.: 27) Губернскій (49, 50).

Рязанская губ.: 28) Губернскій (17). 29) Пронскій (285).

Саратовская губ.: 30) Балашовскій (342).

Смоленская губ.: 31) Губернскій (131). 32) Смоленскій У. (30).

Тамбовская губ.: 33) Липецкій (300).

Тульская губ.: 34) Крапивенскій (356).

Харьковская губ.: 35) Губернскій (23). 36) Волчанскій (210).

Черниговская губ.: 37) Глуховскій (137, 145)—**для свиней.**

Эстляндская губ.: 38) Губернскій (28). 39) Везенбергскій (165). 40) Гапсальскій (177). 41) Ревельскій (181).

20. Желательно оборудованіе желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами для перевозки лошадей.

Витебская губ.: 1) Двинскій (239).

Волынская губ.: 2) Заславскій (97, 106) — **обитыми соломенными матрацами.** 3) Староконстантиновскій (230).

21. Желательно обезпеченіе скота въ пути кормомъ и водой.

Владимірская губ.: 1) Губернскій (5).

Гродненская губ.: 2) Губернскій (40). 3) Слонимскій (525).

Екатеринославская губ.: 4) Александровскій (77)—**водопой на станціяхъ.**

Калужская губ.: 5) Козельскій (94).
Кіевская губ.: 6) Уманскій (1067). 7) Чигиринскій (1130).
Ковенская губ.: 8) Шавельскій (178).
Московская губ.: 9) Волоколамскій (183).
Нижегородская губ.: 10) Сергачскій (562).
Подольская губ.: 11) Губернскій (124)—**водопойныя приспособленія на узловыхъ станціяхъ.** 12) Гайсинскій (519)—**магазины фуража и водопой.** 13) Могилевскій (915).
Тамбовская губ.: 14) Шацкій (436, 442).
Херсонская губ.: 15) Тираспольскій (362).
Черниговская губ.: 16) Городнянскій (185, 189).

22. Желательно упорядоченіе движенія поѣздовъ въ видахъ предохраненія животныхъ отъ сотрясеній и поврежденій въ пути.

Ковенская губ.: 1) Ковенскій У. (49)—**особенно заводскихъ животныхъ.** 2) Поневѣжскій (125)—**особенно заводскихъ.**
Могилевская губ.: 3) Климовичскій (87).
Тамбовская губ.: 4) Елатомскій (170).

23. Желательно уменьшеніе непроизводительныхъ стоянокъ товарныхъ поѣздовъ со скотомъ, особенно на передаточныхъ станціяхъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Двинскій (239, 246). 3) Себежскій (82, 514).
Калужская губ.: 4) Козельскій (94).
Кіевская губ.: 5) Губернскій (33, 282) — **дѣлать остановки на передаточныхъ станціяхъ не болѣе шести часовъ.** 6) Липовецкій (849).
Ковенская губ.: 7) Ковенскій У. (49).
Пензенская губ.: 8) Чембарскій (162).
Подольская губ.: 9) Могилевскій (915).
Полтавская губ.: 10) Полтавскій У. (744).
Симбирская губ.: 11) Симбирскій У. (487).
Харьковская губ.: 12) Волчанскій (210).
Черниговская губ.: 13) Городнянскій (185, 189).
Эстляндская губ.: 14) Губернскій (28, 101). 15) Гапсальскій (177).

24. Желательно упорядоченіе движенія поѣздовъ со скотомъ.

Полтавская губ.: 1) Полтавскій У. (736).
Таврическая губ.: 2) Симферопольскій (197, 212)—**особенно съ племеннымъ.**

25. Необходимо урегулированіе правилъ перевозки скота для уменьшенія излишнихъ страданій этого живого товара, вызываемыхъ задержками и проволочками въ пути.

Кіевская губ.: Липовецкій (849).

26. Желательны мѣры, направленныя къ устраненію убыли въ вѣсѣ животныхъ въ пути.

Воронежская губ.: 1) Задонскій (109).
Орловская губ.: 2) Елецкій (338).
Симбирская губ.: 3) Симбирскій У. (487).

27. Желательно установленіе срочности доставки скота и другихъ животныхъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Невельскій (369).
Орловская губ.: 3) Губернскій (93).
Полтавская губ.: 4) Хорольскій (787, 826).
Черниговская губ.: 5) Городнянскій (185, 189).

28. Желательно ускореніе доставки скота.

Воронежская губ.: 1) Богучарскій (76).
Ковенская губ.: 2) Шавельскій (178).
Могилевская губ.: 3) Климовичскій (87).
Минская губ.: 4) Рѣчицкій (391, 395).
Орловская губ.: 5) Губернскій (93). 6) Елецкій (338).
Симбирская губ.: 7) Ардатовскій (250).
Харьковская губ.: 8) Харьковскій У. (427).
Черниговская губ.: 9) Губернскій (28).

29. Желательна прицѣпка вагоновъ со скотомъ къ поѣздамъ ускореннаго движенія.

Витебская губ.: 1) Губернскій (82). 2) Двинскій (239). 3) Невельскій (369). 4) Себежскій (514).
Волынская губ.: 5) Староконстантиновскій (230).
Ковенская губ.: 6) Поневѣжскій (125)—**особенно съ заводскими животными.**

30. Желательно ввести ускоренную доставку скота по расчету не менѣе 400 верстъ въ сутки, съ остановками на передаточныхъ станціяхъ не болѣе шести часовъ и съ обязательствомъ точнаго выполненія этого условія.

Кіевская губ.: Губернскій (33, 282).

31. Желательно допущеніе поштучной перевозки животныхъ по желѣзнымъ дорогамъ безъ провожатыхъ.

Владимірская губ.: 1) Переяславскій (122).
Волынская губ.: 2) Губернскій (24)—**за особую плату.**
Подольская губ.: 3) Губернскій (124).

32. Желательно учредить болѣе бдительный надзоръ за скотомъ, слѣдующимъ безъ провожатыхъ.

Кіевская губ.: Чигиринскій (1130).

33. Желательно предоставить право предъявителю дубликата накладной, если онъ является получателемъ, выгружать скотъ не только на станціи назначенія, но и на промежуточныхъ станціяхъ по пути слѣдованія, при чемъ фрахтъ долженъ быть взимаемъ лишь до станціи выгрузки.

Подольская губ.: Могилевскій (915).

34. Желательно устроить при станціяхъ значительной нагрузки гусей, гдѣ формируются партіи, бассейны со свѣжей водой.

Кіевская губ.: Губернскій (33, 282).

35. Желательно оборудованіе желѣзныхъ дорогъ спеціальными вагонами для перевозки живой птицы.

Екатеринославская губ.: 1) Верхнеднѣпровскій (128).
Кіевская губ.: 2) Губернскій (33).
Полтавская губ.: 3) Губернскій (35). 4) Золотоношскій (208). 5) Хорольскій (826).
Псковская губ.: 6) Губернскій (49, 50).
Харьковская губ.: 7) Волчанскій (210)—**трехъярусные вагоны.**
Черниговская губ.: 8) Глуховскій (137, 145)—**двухъярусные вагоны на главныхъ линіяхъ и на подъѣздныхъ путяхъ Московско-Кіево-Воронежской ж. д.**

Глава XX. Условія перевозки нѣкоторыхъ отдѣльныхъ грузовъ.

1. Условія перевозки хлѣба.—2. Условія перевозки сѣна и соломы.—3. Условія перевозки продуктовъ пчеловодства.—4. Заключенія Комитетовъ.

Условія перевозки хлѣба 82).

Хлѣбъ является главнѣйшимъ продуктомъ сбыта сельскохозяйственной промышленности, а потому всѣ замѣчанія, приведенныя въ предшествующихъ главахъ, о недостаткахъ условій перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ вообще (касательно срочности доставки, очередей отправки, залежей, недостаточности подвижного состава и провозоспособности желѣзныхъ дорогъ, утраты и порчи грузовъ) относятся главнымъ образомъ къ хлѣбнымъ грузамъ. Изъ числа условій, имѣющихъ спеціальное значеніе для хлѣба, отмѣчается, что подвижной составъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ не вполнѣ приспособленъ къ наиболѣе практичному способу перевозки хлѣба,—къ перевозкѣ насыпью. При этомъ указывается также, что, по существующимъ правиламъ, не допускается совмѣстная перевозка хлѣба насыпью и въ мѣшкахъ, а это вредно отражается на интересахъ сельскаго хозяйства, такъ какъ не у всякаго землевладѣльца имѣется столько хлѣба одного сорта, чтобы имъ можно было наполнить цѣлый вагонъ, и потому представляется необходимымъ неполный вагонъ съ ссыпнымъ хлѣбомъ дополнять другимъ хлѣбомъ въ мѣшкахъ (Витебская, 466).

Въ виду этого было высказано пожеланіе объ отмѣнѣ такого стѣснительнаго правила и о допущеніи совмѣстной перевозки хлѣба насыпью и въ мѣшкахъ.

Условія перевозки сѣна и соломы 83).

По отношенію къ условіямъ перевозки сѣна и соломы были высказаны сужденія, что въ виду чрезвычайной громоздкости этихъ грузовъ ихъ удобнѣе было бы перевозить на платформахъ подъ брезентами (во избѣжаніе пожара и подмочки), ибо въ крытыхъ вагонахъ ихъ помѣщается слишкомъ незначительное количество. Между тѣмъ, по существующимъ правиламъ, перевозка этихъ грузовъ на платформахъ подъ брезентами производится по усмотрѣнію желѣзнодорожнаго начальства, при чемъ отправители

очень часто встрѣчаютъ отказъ въ подачѣ открытыхъ платформъ, съ предложеніемъ отправлять эти грузы въ крытыхъ вагонахъ, что крайне невыгодно въ отношеніи стоимости перевозки. Кромѣ того такая условность въ подачѣ платформъ ведетъ къ злоупотребленіямъ со стороны желѣзнодорожнаго персонала. При этомъ даже въ тѣхъ случаяхъ, когда даются платформы, съ отправителей требуются веревки и брезенты, что ложится весьма крупнымъ расходомъ на отправителей сѣна, такъ какъ веревки почти каждый разъ похищаются, а съ отправителей кромѣ того взыскивается особая плата за обвязку сѣна на пути веревками, принадлежащими желѣзной дорогѣ; брезенты же отправителей, вслѣдствіе крайне небрежнаго обращенія съ ними, весьма быстро приходятъ въ полную негодность (Новгородская, 291).

Въ Ошмянскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было отмѣчено, что въ то время, какъ для сѣна существуетъ правило, по которому грузъ этотъ доставляется безъ перегрузки на всемъ пути отъ станціи отправленія до станціи назначенія, на перевозку соломы это правило не распространено; въ силу этого затрудняется перевозка соломы изъ южныхъ губерній въ Ошмянскій уѣздъ, а между тѣмъ крестьянское населеніе этого уѣзда нуждается въ соломѣ для прокорма скота (Виленская, 163).

Въ виду указанныхъ обстоятельствъ были высказаны пожеланія объ установленіи обязательной по требованію отправителей подачи открытыхъ платформъ для перевозки сѣна и соломы, съ тѣмъ, чтобы на желѣзныхъ дорогахъ имѣлся всегда достаточный запасъ брезентовъ и веревокъ, которые желѣзныя дороги обязаны были бы предоставлять отправителямъ за нѣкоторую плату (Новгородская, 291).

По отношенію къ перевозкѣ соломы, кромѣ того, указывалось на желательность допущенія доставки ея безъ перегрузки на всемъ протяженіи пути отъ пункта отправленія до пункта назначенія (Виленская, 163).

Условія перевозки продуктовъ пчеловодства [84]).

Относительно существующихъ условій перевозки продуктовъ пчеловодства были высказаны опредѣленныя замѣчанія въ докладѣ Ямпольскому Уѣздному Комитету (Подольская губ.), въ томъ смыслѣ, что въ настоящее время выдача пчелъ на станціяхъ прибытія производится только до 8 часовъ вечера, между тѣмъ въ лѣтнее время, когда главнымъ образомъ и происходитъ перевозка пчелъ, въ эти часы настолько еще жарко и свѣтло, что выгружаемыя пчелы сильно безпокоятся, и въ ульяхъ легко могутъ обрываться соты. Въ виду этого высказано пожеланіе, чтобы нагрузка и выгрузка пчелъ была допущена, по крайней мѣрѣ, до 10 часовъ вечера (Подольская, 1092).

Кромѣ того, въ Полтавскомъ Губернскомъ Комитетѣ было высказано пожеланіе объ улучшеніи условій перевозки продуктовъ пчеловодства, но не было сдѣлано никакихъ указаній, въ чемъ именно заключается неудовлетворительность существующихъ условій перевозки продуктовъ пчеловодства и въ какомъ отношеніи надлежитъ ее улучшить (Полтавская, 59).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно вышеизложеннымъ сужденіямъ Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно упорядоченіе и приспособленіе нынѣ существующихъ путей къ правильному, удобному и дешевому транспорту хлѣбовъ какъ внутри страны, такъ и до міровыхъ рынковъ.

Кіевская губ.: Кіевскій У. (811).

2. Желательно вообще улучшеніе условій перевозки хлѣбныхъ грузовъ.

Бессарабская губ.: 1) Бѣлецкій (183).
Воронежская губ.: 2) Губернскій (15, 16). 3) Бобровскій (58, 62).
Полтавская губ.: 4) Пирятинскій (718).
Саратовская губ.: 5) Кузнецкій (494).
Симбирская губ.: 6) Симбирскій У. (488)—**насыпью.**
Тамбовская губ.: 7) Губернскій (12).

3. Желательно установленіе обязательной, по требованію отправителей, перевозки сѣна по желѣзнымъ дорогамъ на платформахъ съ брезентами.

Новгородская губ.: 1) Старорусскій (281, 291).
С.-Петербургская губ.: 2) Царскосельскій (74).
Тверская губ.: 3) Губернскій (25).

4. Желательно разрѣшеніе нагрузки соломы на открытыя платформы и соотвѣтственное увеличеніе числа брезентовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (149).
Тверская губ.: 2) Губернскій (25).

5. Желательно установленіе доставки соломы съ мѣста отправленія до мѣста назначенія безъ перегрузки.

Виленская губ.: Ошмянскій (163).

6. Желательно упорядоченіе перевозки продуктовъ пчеловодства.

Полтавская губ.: Губернскій (59).

Глава XXI. Отдѣльныя пожеланія объ улучшеніяхъ въ области желѣзнодорожнаго хозяйства.

1. Невыгодность перехода желѣзныхъ дорогъ съ дровяного топлива на минеральное.—2. Охрана скота отъ раздавливанія поѣздами.—3. Освѣщеніе и охрана переѣздовъ.—4. Починка сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.—5. Допущеніе безплатной выставки образцовъ хлѣба на станціяхъ.—6. Предоставленіе работъ по очисткѣ желѣзнодорожнаго пути отъ снѣга, разстановкѣ щитовъ и т. п. работъ на желѣзныхъ дорогахъ непосредственно мѣстному населенію безъ участія подрядчиковъ.—7. Заключенія Комитетовъ.

Невыгодность перехода желѣзныхъ дорогъ съ дровяного топлива на минеральное 85).

Независимо отъ перечисленныхъ въ предшествующихъ главахъ неудобствъ условій пользованія желѣзными дорогами, какъ учрежденіями перевозочнаго характера, были отмѣчены нѣкоторые недостатки, съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго населенія, дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, какъ промышленныхъ предпріятій вообще. Наибольшее вниманіе привлекъ къ себѣ вопросъ о совершившемся въ послѣднее время на нѣкоторыхъ дорогахъ переходѣ паровозовъ съ дровяного отопленія на минеральное (каменноугольное и нефтяное). По этому предмету въ Трудахъ Комитетовъ Калужской, Минской, Могилевской и нѣкоторыхъ другихъ губерній имѣются указанія на то, что переходъ съ дровяного отопленія на минеральное нанесъ серьезный ущербъ сельскому населенію этихъ губерній, такъ какъ лѣсные матеріалы и дрова составляютъ главный предметъ сбыта многихъ уѣздовъ этихъ губерній, и желѣзныя дороги, являвшіяся прежде крупными потребителями дровъ, въ настоящее время сильно сократили спросъ на нихъ. Такъ, напримѣръ, на Сызрано-Вяземскую желѣзную дорогу изъ Калужской губерніи прежде требовалось 40 тысячъ кубическ. саженъ дровъ, а теперь ихъ идетъ только 7 тысячъ кубическ. саженъ въ годъ (Калужская, 17). Равнымъ образомъ, Оршанскій округъ лишился сбыта на желѣзную дорогу 20 тысячъ кубическихъ саженъ дровъ въ годъ (Могилевская, 109).

Переходъ желѣзныхъ дорогъ на минеральное отопленіе является нежелательнымъ и вреднымъ со многихъ точекъ зрѣнія, именно: не говоря уже объ убыткахъ владѣльцевъ лѣсныхъ угодій, оказавшихся обезцѣненными, серьезный ущербъ нанесенъ также крестьянскому населенію, которое лишилось заработка отъ рубки и перевозки дровъ; этотъ заработокъ для крестьянскаго населенія

тѣмъ болѣе существенъ, что онъ получается въ наиболѣе свободное зимнее время. О размѣрѣ этого заработка въ Оршанскомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Могилевской губ.) было указано, что при ежегодномъ потребленіи желѣзными дорогами Оршанскаго района 20 тысячъ кубическихъ саженъ дровъ заработокъ населенія составлялъ около 140 тысячъ рублей въ годъ.

Кромѣ того, сами желѣзныя дороги понесли убытокъ отъ этого перехода, такъ какъ 1 кубическая сажень дровъ обходилась имъ 13 руб., а соотвѣтственное количество каменнаго угля обходится въ 20 руб., что на 20 тысячъ кубическихъ саженъ, доставлявшихся прежде изъ Оршанскаго уѣзда, составляетъ ежегодную потерю также въ 140 тысячъ рублей. Къ этому слѣдуетъ прибавить еще косвенныя потери, которыя являются слѣдствіемъ занятія подвижного состава желѣзныхъ дорогъ подъ перевозку каменнаго угля, доставляемаго изъ отдаленныхъ районовъ.

Въ виду этихъ обстоятельствъ указывалось на желательность возврата желѣзныхъ дорогъ къ прежнему способу отопленія паровозовъ—дровами.

Охрана скота отъ раздавливанія поѣздами [86]).

Въ Трудахъ Комитетовъ Таврической губерніи, а также въ Козельскомъ Комитетѣ Калужской губерніи, было обращено вниманіе на то, что вслѣдствіе недостаточнаго надзора за полотномъ желѣзной дороги гибнетъ много скота, раздавливаемаго поѣздами. Въ этихъ видахъ были высказаны пожеланія объ усиленіи охраны желѣзнодорожнаго полотна (Таврическая, 167), а также и объ обязательствѣ желѣзныхъ дорогъ ограждать полотно проволочными изгородями, при чемъ поддержаніе и охрана этихъ изгородей могли бы быть отнесены на обязанность крестьянъ въ предѣлахъ ихъ владѣній (Калужская, 94).

Освѣщеніе и охрана переѣздовъ [87]).

Въ Трудахъ Комитетовъ Рязанской губерніи было указано, что въ настоящее время переѣзды черезъ желѣзнодорожное полотно недостаточно хорошо охраняются и освѣщаются, въ особенности въ зимнее время, такъ что зимній переѣздъ черезъ желѣзную дорогу является самымъ труднымъ мѣстомъ пути,—все завалено снѣгомъ, образуются громадные ухабы, а весной, когда снѣгъ начинаетъ таять, множество проѣзжающихъ терпятъ серьезныя неудобства, такъ какъ мокнутъ люди и товары, ломаются экипажи и гибнутъ лошади. Въ виду этого, были высказаны пожеланія о болѣе исправномъ содержаніи и освѣщеніи переѣздовъ (Рязанская, 73, 74, 324).

Починка сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ [88]).

Въ виду затруднительности починки сельскохозяйственныхъ машинъ, за отсутствіемъ опытныхъ мастеровъ въ мѣстахъ, отдаленныхъ отъ крупныхъ пунктовъ, въ Старицкомъ Уѣздномъ Комитетѣ было высказано пожеланіе о разрѣшеніи желѣзнодорожнымъ

мастерскимъ принимать для ремонта сельскохозяйственныя орудія и машины, съ освобожденіемъ отъ обязательства брать промысловыя свидѣтельства на право пріема такихъ частныхъ работъ (Тверская, 417).

О допущеніи безплатной выставки образцовъ хлѣба на станціяхъ 89).

Въ Валуйскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было высказано пожеланіе о томъ, чтобы производителямъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ было предоставлено право безплатно выставлять образцы хлѣбовъ въ помѣщеніяхъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ станцій. При этомъ было указано, что такая мѣра, предоставляя проѣзжающимъ покупщикамъ возможность ознакомиться съ качествомъ хлѣба мѣстнаго района безъ остановки на станціи и безъ расходовъ на поѣздки въ окрестности, могла бы способствовать облегченію сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ (Воронежская, 20, 88).

О предоставленіи работъ по очисткѣ желѣзнодорожнаго пути отъ снѣга, разстановкѣ щитовъ и т. п. работъ на желѣзныхъ дорогахъ непосредственно мѣстному населенію безъ участія подрядчиковъ 90).

Въ Самарскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было высказано пожеланіе о томъ, чтобы, въ видахъ предоставленія заработковъ населенію, было установлено посредничество земства между населеніемъ и желѣзною дорогою по очисткѣ желѣзнодорожнаго пути отъ снѣга, разстановкѣ щитовъ и т. п., безъ участія частныхъ подрядчиковъ (Самарская, 154, 427).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно вышеизложеннымъ сужденіямъ Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно, чтобы пріемъ дровъ для отопленія паровозовъ былъ вновь разрѣшенъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (148). 2) Слонимскій (525)—**въ предѣлахъ Слонимскаго уѣзда.**

Калужская губ.: 3) Губернскій (17) — **на западныхъ участкахъ Сызрано-Вяземской ж. д., въ предѣлахъ Калужской губерніи.**

Минская губ.: 4) Мозырскій (237).

Могилевская губ.: 5) Оршанскій (109).

2. Желательно обязать желѣзнодорожныя общества, одновременно съ постройкою дорогъ, ограждать полотно въ мѣстахъ пастьбы крестьянскаго и городского скота проволочными изгородями.

Калужская губ.: 1) Козельскій (94).

Таврическая губ.: 2) Перекопскій (167).

3. Желательно исправное содержаніе управленіями желѣзныхъ дорогъ переѣздовъ черезъ желѣзнодорожное полотно и подъѣздовъ къ нимъ.

Рязанская губ.: Раненбургскій (339).

4. Желательно открыть пріемъ сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ для ремонта въ желѣзнодорожныя мастерскія.

Тверская губ.: 1) Губернскій (85). 2) Старицкій (417).

5. Желательно, чтобы производителямъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ было предоставлено право выставлять образцы хлѣбовъ въ помѣщеніяхъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ станцій.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (20)—**гдѣ окажется возможнымъ и по соглашенію съ желѣзными дорогами.** 2) Валуйскій (88)—**безплатно.**

6. Желательно, чтобы казна или желѣзнодорожное вѣдомство отдавали работы по расчисткѣ пути, разстановкѣ снѣговыхъ щитовъ и т. п. непосредственно мѣстному населенію, минуя подрядчиковъ.

Самарская губ.: 1) Губернскій (154). 2) Самарскій У. (427).

III.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ.

III

Раздѣлъ III. Желѣзнодорожные тарифы.

Введеніе.

Вопросъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ представляется чрезвычайно важнымъ для сельскаго хозяйства, такъ какъ стоимость доставки входитъ однимъ изъ элементовъ въ цѣну продуктовъ, и нерѣдко размѣръ тарифа рѣшаетъ вопросъ о возможности занятія тѣмъ или инымъ промысломъ. Какъ абсолютный, такъ и относительный размѣры тарифа имѣютъ особенное значеніе для сельскохозяйственныхъ продуктовъ, ибо производство этихъ продуктовъ въ нашемъ отечествѣ распространено повсемѣстно, и при сбытѣ ихъ приходится сталкиваться съ конкуренціей нѣсколькихъ производительныхъ районовъ, находящихся въ различныхъ почвенныхъ, климатическихъ и другихъ условіяхъ. При этомъ обладателемъ даннаго рынка оказывается тотъ районъ, для котораго стоимость доставки, въ связи съ общею совокупностью условій производства даннаго продукта, является наиболѣе благопріятною. Сельскохозяйственный классъ нашего населенія заинтересованъ въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ не только какъ производитель, но и какъ потребитель весьма значительнаго количества продуктовъ. Удешевленіе перевозки товаровъ сводится къ пониженію ихъ цѣны на мѣстахъ потребленія, а это даетъ сельскому населенію возможность уменьшить расходы по производству. Въ виду такого значенія стоимости провоза для интересовъ сельскаго хозяйства, при разсмотрѣніи очень многихъ вопросовъ программы Особаго Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, затрогивался также и вопросъ о тѣхъ или иныхъ желательныхъ измѣненіяхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ цѣляхъ болѣе полнаго удовлетворенія назрѣвшихъ нуждъ сельскаго хозяйства. Если въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ и встрѣчались отдѣльныя замѣчанія въ томъ смыслѣ,

что желѣзнодорожный тарифъ съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ не представляетъ особеннаго значенія, то такія замѣчанія исходили изъ среды Комитетовъ тѣхъ районовъ, гдѣ, по исключительнымъ мѣстнымъ условіямъ, сельское хозяйство пользуется услугами желѣзныхъ дорогъ лишь для перевозки на весьма небольшихъ протяженіяхъ и гдѣ, слѣдовательно, абсолютный размѣръ платы настолько незначителенъ, что измѣненіе ея въ сторону повышенія или пониженія не имѣетъ особаго значенія (Волынская, 66; Гродненская, 355).

Высказанныя въ Комитетахъ сужденія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ касаются не только частныхъ тарифныхъ вопросовъ, т. е. измѣненія тарифа на тотъ или иной продуктъ въ желательномъ направленіи, но относятся также и къ болѣе общимъ вопросамъ, какъ то: задачамъ управленія желѣзнодорожными тарифами, принципамъ построенія тарифовъ и ихъ формамъ, организаціи правительственнаго завѣдыванія тарифами и т. п.

При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что содержащіяся въ Трудахъ Комитетовъ сужденія по настоящему предмету носятъ въ преобладающемъ большинствѣ случаевъ общій характеръ и не затрогиваютъ детально вопроса о тѣхъ или иныхъ недостаткахъ тарифовъ, а также и о тѣхъ мѣрахъ, которыя должны быть приняты для устраненія замѣченныхъ противорѣчій тарифа интересамъ сельскохозяйственной промышленности. Во многихъ случаяхъ это обстоятельство должно быть приписано тому, что детальная разработка тарифныхъ вопросовъ, какъ вопросовъ спеціальнаго характера, требуетъ извѣстной подготовки, которой недоставало у большинства членовъ Комитетовъ (Ковенская, 49; Полтавская, 314). Въ силу этого нѣкоторые Комитеты даже не считали возможнымъ обсуждать вопросы о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, другіе же Комитеты нерѣдко отказывались отъ принятія тѣхъ или иныхъ рекомендованныхъ отдѣльными докладчиками вполнѣ опредѣленныхъ положеній, такъ какъ не считали для себя возможнымъ высказаться за такія предложенія, всѣ послѣдствія которыхъ не представляются вполнѣ ясными для Комитетовъ. Въ подобныхъ случаяхъ Комитеты выражали лишь пожеланія о томъ, чтобы тарифная политика велась въ опредѣленномъ направленіи, и оставляли детальную разработку тарифныхъ вопросовъ учрежденіямъ, спеціально вѣдающимъ этимъ дѣломъ.

Вслѣдствіе той же неподготовленности членовъ Комитетовъ къ разработкѣ тарифныхъ вопросовъ среди отдѣльныхъ сужденій встрѣчаются также и такія, которыя исходятъ изъ невѣрныхъ основаній: напримѣръ, построены на фактѣ существованія такихъ тарифовъ

и соотношеній между отдѣльными тарифами, которыхъ въ дѣйствительности не существуетъ; или, напр., указывается на желательность установленія такихъ тарифовъ, которые уже дѣйствуютъ. Подобныя ошибочныя указанія въ нѣкоторыхъ случаяхъ оговорены въ послѣдующихъ главахъ настоящаго раздѣла свода. Исправленіе же сдѣланныхъ Комитетами ошибокъ относительно фактическаго положенія дѣла не представлялось возможнымъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ отпадали бы и соотвѣтственные выводы и пожеланія, которые, несмотря на ошибочное основаніе, представляются все-таки не лишенными интереса.

Глава XXII. Тарифная желѣзнодорожная политика.

1. Существующее направленіе тарифной политики.—2. Задачи управленія тарифами.—3. Пониженіе тарифовъ и его значеніе.—4. Возможность пониженія тарифовъ.—5. Желѣзныя дороги не должны служить источникомъ дохода.—6. Возраженія противъ пониженія тарифовъ.—7. Желѣзныя дороги должны давать доходъ.—8. Организація управленія тарифами.—9. Заключенія Комитетовъ.

Существующее направленіе тарифной политики [91]).

Обзоръ существующей системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ приводитъ многіе Комитеты къ заключенію, что направленіе нашей тарифной политики не въ достаточной мѣрѣ отвѣчаетъ интересамъ сельскаго хозяйства. По многимъ отзывамъ, политика эта представляется направленною главнымъ образомъ къ увеличенію доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій какъ казенныхъ, такъ и частныхъ. Такое увеличеніе доходности достигается преимущественно за счетъ сельскаго хозяйства, тогда какъ другимъ отраслямъ промышленности,—напримѣръ, горнозаводской и металлургической,—оказываются нѣкоторыя тарифныя льготы.

Послѣдствіемъ отмѣченнаго стремленія къ извлеченію наибольшаго дохода изъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ явились высота и неурегулированность тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Подтвержденіемъ этому можетъ служить то обстоятельство, что для перевозки основного продукта сельскохозяйственной промышленности—хлѣба существующіе тарифы для нѣкоторыхъ районовъ оказываются болѣе высокими, чѣмъ тѣ, которые существовали до перехода, по закону 8 марта 1889 года, руководительства тарифнымъ дѣломъ въ вѣдѣніе правительственныхъ учрежденій (Тульская, 81). Такъ, напр., для Курскаго района хлѣбный тарифъ оказался повышеннымъ примѣрно на 10 коп. съ пуда; прежній тарифъ Курскъ—Либава равенъ 15 коп. съ пуда, существующій тарифъ—26 коп. съ пуда (Курская, 433, 470; Симбирская, 301); тарифъ отъ станціи Кобеляки до Николаева въ

настоящее время повышенъ приблизительно на 3 коп. съ пуда по сравненію съ тарифомъ 1887 г. (Полтавская, 236).

Такія повышенія хлѣбныхъ тарифовъ въ связи съ послѣдовавшимъ съ конца 80-хъ годовъ паденіемъ хлѣбныхъ цѣнъ имѣли тѣмъ болѣе неблагопріятное значеніе для интересовъ нашей сельскохозяйственной промышленности нѣкоторыхъ внутреннихъ районовъ, что за то же время въ иностранныхъ государствахъ тарифы были понижены и доведены до размѣровъ, гораздо меньшихъ, чѣмъ у насъ. Изъ сопоставленія тарифовъ русскихъ и американскихъ желѣзныхъ дорогъ усматривается, что за періодъ времени съ 1894 по 1900 годы тарифъ отъ Чикаго до Нью-Іорка (1.378 верстъ) понизился съ 15,32 коп. съ пуда до 11,14 коп. съ пуда, отъ Канзасъ-Сити, Атчинсона и Санъ-Жозефа до Чикаго (736 верстъ)—съ 16,89 коп. съ пуда до 13,37 коп. съ пуда, тогда какъ наши тарифы на соотвѣтствующихъ разстояніяхъ за то же время или вовсе не измѣнились, или измѣнились очень мало, а именно: тарифъ на перевозку хлѣба на разстояніи 1.378 верстъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ составлялъ въ 1894 г. 22,44 коп. съ пуда, а въ 1900 г. 21,55 коп. съ пуда, на разстояніи же въ 736 верстъ тарифъ въ 15,58 коп. съ пуда оставался безъ измѣненія. Къ этому слѣдуетъ добавить, что тарифы американскихъ желѣзныхъ дорогъ ниже нашихъ тарифовъ не только для хлѣбныхъ грузовъ, но также и для другихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, напримѣръ, мяса и скота (Казанская, 224).

По нѣкоторымъ отзывамъ, руководительство правительственныхъ учрежденій тарифами выразилось главнымъ образомъ въ приведеніи тарифовъ къ однообразному виду для всѣхъ районовъ и нисколько не коснулось удешевленія перевозки (Симбирская, 31; Тверская, 43).

Объединеніе тарифовъ, выполненное отчасти въ цѣляхъ увеличенія доходности желѣзныхъ дорогъ, повело къ тому, что интересамъ сельскохозяйственной промышленности внутреннихъ губерній былъ нанесенъ серьезный ущербъ, такъ какъ при этомъ преслѣдовалась цѣль развитія перевозокъ на дальнія разстоянія, дававшихъ желѣзнымъ дорогамъ большія выгоды, по сравненію съ перевозками на короткихъ разстояніяхъ. Такое стремленіе нашло себѣ выраженіе въ неправильномъ строѣ тарифовъ, поверстныя ставки которыхъ для дальнихъ перевозокъ оказались гораздо меньшими, чѣмъ на короткихъ протяженіяхъ. Вслѣдствіе этого на внутреннихъ и портовыхъ рынкахъ появилось значительное количество сельскохозяйственныхъ продуктовъ, главнымъ образомъ—хлѣба, съ восточныхъ и юго-восточныхъ окраинъ. Продукты эти, благодаря дешевизнѣ производства на окраинахъ, обу-

словленной естественнымъ плодородіемъ почвы, ничтожностью ренты и другими благопріятными условіями, оказали сильное давленіе на цѣны внутреннихъ рынковъ въ смыслѣ ихъ пониженія. Кромѣ того, появленіе массовыхъ перевозокъ съ окраинъ загромоздило наши желѣзныя дороги и увеличило размѣры залежей грузовъ, вслѣдствіе чего пользованіе желѣзными дорогами сдѣлалось для сельскихъ хозяевъ внутреннихъ губерній крайне затруднительнымъ, главнымъ образомъ въ осенній періодъ, когда скорая и безпрепятственная перевозка грузовъ имѣетъ для сельскихъ хозяевъ особенно важное значеніе.

Отмѣченная неравномѣрность въ тарифныхъ ставкахъ на короткихъ и дальнихъ протяженіяхъ имѣетъ, по нѣкоторымъ отзывамъ, еще и ту отрицательную сторону, что создаетъ исключительно благопріятныя условія для экспорта сельскохозяйственныхъ продуктовъ по сравненію съ внутреннимъ передвиженіемъ ихъ. Наши порты и западные пограничные пункты отстоятъ отъ большинства производительныхъ районовъ среднихъ и приволжскихъ губерній на значительныхъ разстояніяхъ, на которыхъ провозная плата, отнесенная къ единицѣ пробѣга (верстѣ), оказывается значительно болѣе низкою, чѣмъ при перевозкахъ во внутреннемъ сообщеніи, совершающихся на короткихъ разстояніяхъ, такъ какъ поверстныя тарифныя ставки для короткихъ разстояній несоразмѣрно высоки. Такое соотношеніе между тарифными ставками ставитъ нашихъ внутреннихъ потребителей въ невыгодныя условія по сравненію съ иностранными покупателями. Тарифы на короткихъ разстояніяхъ вообще настолько высоки, что нерѣдко приходится прибѣгать къ гужевой перевозкѣ какъ къ болѣе дешевой, несмотря на всѣ неудобства такого способа перевозки. По нѣкоторымъ отзывамъ изъ южныхъ районовъ, съ желѣзною дорогою теперь съ успѣхомъ конкурируютъ чумацкіе волы, при чемъ протяженіе такой конкурентной перевозки достигаетъ 300 верстъ (Херсонская, 333).

Подтвержденіемъ указаннаго выше стремленія извлекать изъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ наибольшую выгоду путемъ установленія высокихъ тарифовъ можетъ служить также и то обстоятельство, что наше желѣзнодорожное хозяйство, бывшее убыточнымъ съ начала восьмидесятыхъ годовъ, стало давать значительную прибыль съ начала 90-хъ годовъ, именно съ 1893 г., когда была завершена предпринятая Правительствомъ реформа тарифовъ.

Финансовые результаты эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за время съ 1881 по 1898 годъ видны изъ нижеслѣдующей таблицы (Курская, 837).

Годы:	+ прибыль. — убытокъ.	Годы:	+ прибыль. — убытокъ.
1881	— 44 милл. руб.	1890	— 0,8 милл. руб.
1882	— 36,4 » »	1891	— 0,4 » »
1883	— 23,0 » »	1892	— 4,6 » »
1884	— 24,3 » »	1893	+ 12,9 » »
1885	— 21,9 » »	1894	+ 25,3 » »
1886	— 32,2 » »	1895	+ 32,1 » »
1887	— 9,9 » »	1896	+ 40,4 » »
1888	— 1,2 » »	1897	+ 40,2 » »
1889	— 5,9 » »	1898	+ 50,9 » »

Такое возрастаніе доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ явилось слѣдствіемъ высоты тарифовъ именно на сельскохозяйственные продукты, такъ какъ тарифы на перевозку грузовъ другихъ отраслей промышленности были даже понижены.

Существующее нынѣ соотношеніе между тарифами на сельскохозяйственные продукты и на грузы промышленности можетъ быть весьма рельефнымъ образомъ представлено нижеслѣдующей таблицей (Курская, 834).

На протяженіи	верстъ:	Провозная плата въ рубляхъ съ вагона. Хлѣбъ.		Камен. уголь.		Нефтяные остатки.		Камень.		Картофель, свекловица.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Курскъ-Москва . .	499	88	95	57	45	62	70	37	43	42	00
» Петербургъ.	1111	155	50	72	75	119	03	83	33	83	33
» Либава . .	1253	161	03	76	35	134	25	93	98	93	98
» Одесса . .	1076	148	43	71	93	115	28	80	70	80	70

Изъ этой таблицы видно, что провозъ хлѣба—главнаго продукта сельскохозяйственной промышленности—обходится почти въ два раза дороже, чѣмъ другихъ не-сельскохозяйственныхъ грузовъ.

Такая льгота для грузовъ промышленности могла бы быть до нѣкоторой степени объяснима, если бы имѣлось въ виду развить только что начавшуюся перевозку этихъ грузовъ. Въ дѣйствительности же, перевозка этихъ грузовъ уже въ достаточной степени развилась и по количеству своему является преобладающею на нашей рельсовой сѣти, а именно:

	Перевезено грузовъ малой скорости: 1876 г.	1896 г.	Приростъ въ %%
Нефть и керосинъ.	6,4 милл. п.	200,7 милл. п.	3035
Каменный уголь.	90,3 » »	446,6 » »	395
Чугунъ, желѣзо.	23,8 » »	99,5 » »	318
Лѣсные строит. матеріалы .	67,8 » »	201,7 » »	197
Хлѣбные грузы.	311,9 » »	572,0 » »	83

Перечисленные выше общіе недостатки существующей системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ обусловлены главнымъ образомъ неправильнымъ съ точки зрѣнія интересовъ сельскохозяйственной промышленности направленіемъ тарифной политики. Между тѣмъ сельскохозяйственная промышленность, составляющая основное занятіе большинства населенія нашего отечества, заслуживаетъ болѣе внимательнаго и чуткаго отношенія къ себѣ, такъ какъ въ зависимости отъ нея находится благосостояніе всего государства.

Задачи управленія тарифами 92).

Для приведенія нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ соотвѣтствіе съ интересами сельскаго хозяйства, въ Трудахъ Комитетовъ намѣчены опредѣленныя задачи управленія желѣзнодорожными тарифами, исходящія изъ того основного положенія, что желѣзныя дороги не могутъ быть разсматриваемы, какъ коммерческія предпріятія, главная цѣль которыхъ — извлеченіе наибольшаго дохода, и что тарифы должны быть въ рукахъ Правительства могущественнымъ орудіемъ воздѣйствія на экономическую жизнь страны. При этомъ, въ Трудахъ Комитетовъ имѣются отдѣльныя указанія, что тарифная политика должна быть направлена къ облегченію сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ, особенно въ обработанномъ и полуобработанномъ видѣ, на міровыхъ рынкахъ, къ облегченію обмѣна сельскохозяйственными продуктами между отдѣльными внутренними районами, къ облегченію передвиженія сырья въ цѣляхъ развитія перерабатывающей промышленности, при возможно болѣе широкой децентрализаціи ея. Наиболѣе же распространеннымъ является тотъ взглядъ, что задачею управленія желѣзнодорожными тарифами должны быть возможное удешевленіе перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ и отказъ отъ покровительства другимъ отраслямъ промышленности, а также—приспособленіе тарифовъ къ мѣстнымъ условіямъ производства сельскохозяйственныхъ продуктовъ въ отдѣльныхъ районахъ. Цѣль этого приспособленія должна заключаться въ томъ, чтобы различныя отрасли сельскохозяйственной промышленности развивались въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ, и чтобы не было искусственнаго поощренія развитія новыхъ отраслей промышленности тамъ, гдѣ по общему теченію экономической жизни переходъ къ новому типу представляется опаснымъ. Пожеланіе о децентрализаціи промышленности путемъ соотвѣтственныхъ тарифныхъ мѣропріятій вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что замѣчаемое нынѣ сосредоточеніе фабрикъ и заводовъ въ столицахъ и немногихъ отдѣльныхъ районахъ лишаетъ сельскохозяйственную промышленность мѣстныхъ рынковъ и разрываетъ связь фабричныхъ рабочихъ съ землею. Вслѣдствіе этого страдаютъ интересы сельскохозяйственной промышленности (Калужская, 80). Что же касается наиболѣе распространеннаго взгляда на цѣли и задачи

управленія тарифами, а именно въ смыслѣ установленія тарифовъ сообразно съ мѣстными условіями сельскохозяйственной промышленности отдѣльныхъ районовъ, то наиболѣе характерное выраженіе этотъ взглядъ получилъ въ одномъ изъ докладовъ Гайсинскому Уѣздному Комитету (Подольской губерніи), гдѣ намѣченъ планъ экономической политики, сообразованной съ существующими климатическими, почвенными и экономическими условіями отдѣльныхъ районовъ. Сообразно этому плану должна вестись и тарифная желѣзнодорожная политика. Планъ этотъ преслѣдуетъ достиженіе порайонной спеціализаціи производствъ, въ основаніе которой должны быть положены слѣдующіе принципы: «Успѣхъ, благосостояніе и прогрессъ всякаго хозяйства зиждется не на его разносторонности, а на наибольшей его соотвѣтственности и приспособленности къ мѣстнымъ условіямъ», «не насилуйте природу» и «то хозяйство отвѣчаетъ наиболѣе мѣстнымъ условіямъ, которое съ опредѣленнаго количества земли имѣетъ наивысшій чистый доходъ».

Сообразно этимъ принципамъ Россія могла бы быть подраздѣлена на нижеслѣдующіе сельскохозяйственные районы:

1) искусственное травосѣяніе исключительно на сѣно, естественные луга, кормовые корнеплоды, молочное хозяйство и скотоводство въ связи съ промышленнымъ при немъ откормомъ свиней отбросами молочнаго дѣла, мѣстами огородничество — губерніи: Архангельская, Вологодская, Олонецкая, С.-Петербургская, Псковская, Новгородская, Тверская, Ярославская, Костромская и сѣверныя части Витебской, Смоленской, Московской, Владимірской, Нижегородской и Вятской;

2) винокуреніе изъ картофеля, травосѣяніе мѣстами на сѣмена, кормовые корнеплоды, молочное хозяйство и скотоводство—сѣверозападныя губерніи, Смоленская, Московская, Владимірская и сѣверная часть Черниговской;

3) яровые хлѣба, овесъ, ячмень, горохъ, скотоводство, племенныя животныя, коннозаводство—центральныя губерніи;

4) озимая пшеница и свекловица, откормъ крупнаго рогатаго скота, сахарные заводы—губерніи юго-западныя (за исключеніемъ сѣверныхъ уѣздовъ Волынской и Радомысльскаго уѣзда Кіевской, относящихся къ 3-му району), Полтавская, Харьковская, Курская, части Черниговской и Воронежской;

5) озимые хлѣба—предпочтительно рожь, масляничныя сѣмена, маслобойные заводы, скотоводство, коневодство—губерніи восточныя и поволжскія;

6) озимые хлѣба, пшеница и изъ яровыхъ кукуруза, мѣстами сады, виноградники, овцеводство, скотоводство и коневодство — губерніи южныя.

При этомъ для продуктовъ каждой отрасли производствъ, составляющихъ спеціальность даннаго района, при перевозкѣ въ районы, этою спеціальностью не занимающіеся, должны быть установлены минимальные тарифы, и въ силу этого во многихъ мѣстахъ Имперіи могли бы быть совершенно оставлены тѣ культуры и тѣ отрасли промышленности, которыя теперь иногда ведутся только въ силу необходимости и съ совершенно несоотвѣтствующими затратами. Для выработки болѣе совершеннаго подраздѣленія Россіи на сельскохозяйственные районы долженъ быть образованъ изъ землевладѣльцевъ и спеціалистовъ совѣтъ, который составилъ бы такое подраздѣленіе соотвѣтственно строго провѣреннымъ и точно установленнымъ почвеннымъ, климатическимъ и инымъ условіямъ отдѣльныхъ мѣстностей (Подольская, 653).

Пониженіе тарифовъ и его значеніе 93).

Для приведенія нашихъ тарифовъ въ соотвѣтствіе съ намѣченными выше задачами управленія ими, реформа тарифовъ должна быть произведена въ слѣдующихъ трехъ основныхъ направленіяхъ. Во-первыхъ,—въ направленіи возможнаго удешевленія стоимости провоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ, во-вторыхъ,—въ надлежащемъ согласованіи внутреннихъ и вывозныхъ тарифовъ и, въ-третьихъ,—въ урегулированіи тарифныхъ ставокъ для отдѣльныхъ производительныхъ районовъ.

Необходимость пониженія тарифовъ вытекаетъ, какъ вполнѣ естественное слѣдствіе, изъ той высоты платы за перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, которая замѣчается какъ при сравненіи тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ нашихъ и заграничныхъ, въ особенности—на сѣверо-американскихъ, такъ и при сравненіи тарифовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ на продукты обрабатывающей и горнозаводской промышленности—съ одной стороны, и на сельскохозяйственные—съ другой. Независимо отъ этого существуетъ цѣлая категорія громоздкихъ малоцѣнныхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, какъ, напримѣръ, сѣно, солома и т. п., для которыхъ, въ виду дешевизны ихъ, пониженіе тарифовъ является крайне необходимымъ.

Благопріятныя послѣдствія пониженія тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ не замедлятъ выразиться въ увеличеніи сбыта ихъ, и наше сельское хозяйство можетъ занять первенствующее мѣсто на международномъ рынкѣ. Помимо увеличенія сбыта, пониженіе тарифовъ неминуемо будетъ сопровождаться повышеніемъ цѣнъ на сельскохозяйственные продукты на мѣстахъ производства, такъ какъ въ настоящее время эта цѣна опредѣляется по цѣнамъ международнаго рынка за вычетомъ стоимости провоза. По отношенію же къ цѣнамъ на продукты и орудія производства, пріобрѣтаемые сельскимъ населеніемъ для своихъ потребностей, по-

ниженіе тарифовъ, несомнѣнно, окажетъ свое вліяніе въ сторону удешевленія этихъ предметовъ, такъ какъ тарифъ является однимъ изъ элементовъ, по которымъ строятся цѣны.

Въ отношеніи размѣровъ желательнаго пониженія тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ было сдѣлано очень мало указаній. Къ числу таковыхъ слѣдуетъ отнести пожеланія, чтобы тарифы были понижены до размѣровъ, существовавшихъ въ 1887 году, затѣмъ—до $^1/_{125}$ и—даже до $^1/_{200}$ коп. съ пуда и версты.

Относительно того, слѣдуетъ ли главное вниманіе обратить на пониженіе вывозныхъ тарифовъ или же, наоборотъ, на пониженіе внутреннихъ, въ Трудахъ Комитетовъ содержатся прямо противоположные отзывы. Съ одной стороны, указывается, что удешевленіе заграничнаго вывоза должно быть поставлено на первомъ мѣстѣ, такъ какъ международный рынокъ представляется для насъ существенно важнымъ, и мы должны довести тарифы до такихъ размѣровъ, при которыхъ были бы достигнуты наиболѣе благопріятныя условія конкуренціи съ другими странами, пользующимися болѣе дешевою доставкою. Существуетъ коренное различіе между внутреннимъ и международнымъ рынками: международный рынокъ долженъ быть доступенъ для всѣхъ производительныхъ районовъ какъ ближайшихъ, такъ и отдаленныхъ, ибо взаимная конкуренція между отдѣльными районами не можетъ рѣзко отразиться на цѣнахъ международнаго рынка; наоборотъ, внутренніе рынки по своей ограниченности весьма чутко относятся къ размѣру предложенія продуктовъ, и облегченіе доступа на нихъ продуктовъ изъ другихъ районовъ вредно отражается на интересахъ ближайшихъ районовъ, такъ какъ облегченный доступъ влечетъ за собою пониженіе цѣнъ. Съ этой точки зрѣнія наши внутренніе тарифы нуждаются въ пониженіи лишь на короткихъ разстояніяхъ въ цѣляхъ обезпеченія интересовъ ближайшихъ производителей, на далекихъ же протяженіяхъ внутренніе тарифы слѣдовало бы даже повысить.

Съ другой стороны, обращается вниманіе на то обстоятельство, что одностороннее стремленіе къ увеличенію вывоза путемъ пониженія тарифовъ только для вывознаго сообщенія можетъ поставить нашихъ внутреннихъ потребителей въ невыгодныя условія по сравненію съ иностранными потребителями, которые будутъ получать продукты за болѣе дешевую цѣну. Поэтому слѣдовало бы главное вниманіе обратить на пониженіе внутреннихъ тарифовъ и довести ихъ или до размѣровъ существующихъ вывозныхъ, или даже еще болѣе понизить. Упомянутое выше угнетеніе внутреннихъ губерній окраинами, или вообще—районовъ, ближайшихъ къ рынкамъ сбыта, районами болѣе отдаленными, составляетъ существенный недостатокъ нашей тарифной системы. Съ особенною рѣзкостью неблагопріятныя

тарифныя соотношенія отозвались на интересахъ центральныхъ губерній. Поэтому, для созданія правильнаго строя тарифовъ, необходимо урегулировать тарифы такимъ образомъ, чтобы интересамъ центральныхъ губерній было придано первенствующее значеніе. Соотвѣтственно сему, въ нѣкоторыхъ отзывахъ предлагается установить такіе тарифы, которые, будучи выгодны для центральныхъ губерній, могли бы даже оказаться убыточными для южныхъ губерній, такъ какъ эти послѣднія могутъ перейти на другія культуры.

Въ частности, отмѣченныя выше неудовлетворительныя тарифныя соотношенія между отдѣльными производительными районами нарушаютъ интересы прибалтійскихъ губерній, среди Комитетовъ которыхъ было указано на желательность пониженія вывознаго тарифа на короткихъ протяженіяхъ, въ видѣ компенсаціи за утерю внутреннихъ рынковъ.

Съ тою же цѣлью огражденія интересовъ внутреннихъ губерній, было указано на желательность такого построенія тарифовъ, чтобы продукты производства окраинъ направлялись по преимуществу на окраины. Такъ, напримѣръ, представлялось бы вполнѣ раціональнымъ, чтобы хлѣбъ Сибири отправлялся къ востоку въ Иркутскъ и на Амуръ, а хлѣбъ киргизскихъ степей отправлялся бы въ Среднюю Азію—что дало бы возможность занять поля Туркестана и Ферганa, вмѣсто зернового хлѣба, подъ культуру болѣе цѣнныхъ растеній—хлопка, риса и шелка.

Съ другой стороны, были высказаны, однако, сужденія въ томъ смыслѣ, что тарифная система имѣетъ настолько серьезное вліяніе на строй экономической жизни отдѣльныхъ районовъ, что коренная ломка ея могла бы слишкомъ сильно затронуть интересы отдѣльныхъ районовъ, и населенію ихъ пришлось бы перестраивать свою промышленность примѣнительно къ новымъ тарифнымъ условіямъ, что нерѣдко сопровождалось бы нежелательными послѣдствіями и болѣзненно отозвалось бы на населеніи, какъ и всякій вообще переворотъ въ установившихся уже условіяхъ производства.

Возможность пониженія тарифовъ[94]).

Значительное пониженіе тарифовъ представляется вообще достижимымъ и возможнымъ по многимъ причинамъ. На это обстоятельство прежде всего указываетъ существованіе весьма пониженныхъ тарифовъ, установленныхъ для перевозки руды, каменнаго угля, чугуна и другихъ продуктовъ промышленности. Продукты сельскаго хозяйства, по цѣнности своей въ большинствѣ случаевъ весьма близко подходящіе къ перечисленнымъ грузамъ, равнымъ образомъ могли бы перевозиться по дешевымъ тарифамъ, подобно этимъ грузамъ. Затѣмъ, существованіе навигаціонныхъ тарифовъ доказываетъ, что желѣзныя дороги могутъ возить сельскохозяйственные продукты за болѣе дешевыя платы, чѣмъ существующія теперь, такъ какъ въ тѣхъ слу-

чаяхъ, когда желѣзная дорога встрѣчаетъ конкуренцію воднаго пути, она идетъ на значительныя уступки и сильно понижаетъ тарифъ.

То обстоятельство, что при существующихъ тарифахъ желѣзныя дороги извлекаютъ отъ перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ выгоды, которыя даютъ имъ возможность оказывать поощреніе другимъ отраслямъ промышленности путемъ значительныхъ пониженій тарифовъ,—усматривается изъ того факта, что перевозка грузовъ, принадлежащихъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ и потребныхъ для нуждъ постройки новыхъ линій или эксплоатаціи старыхъ, оплачивается по весьма низкимъ тарифамъ, доходящимъ до $^1/_{200}$ коп. съ пуда и версты, при чемъ тарифы эти, разумѣется, выражаютъ собою тотъ расходъ, который желѣзныя дороги сами несутъ по перевозкѣ. Наконецъ, возможность пониженія тарифовъ можетъ быть подтверждена еще и тѣмъ, что американскія желѣзныя дороги, довольствующіяся гораздо болѣе низкими тарифами, тѣмъ не менѣе существуютъ и не разоряются, а потому едва ли есть основаніе полагать, что пониженіе тарифовъ можетъ привести наше желѣзнодорожное хозяйство къ большимъ убыткамъ.

Сравненіе результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ американскими показываетъ также, что американскія желѣзныя дороги, составляющія частную собственность, приносятъ значительно меньшую прибыль, чѣмъ наши желѣзныя дороги, 80% коихъ находится въ рукахъ казны. А именно, по даннымъ 1898—1899 г.г.:

	Россія.	Сѣвер.-Амер. Соед. Штаты.
	Копеекъ съ пуда и версты.	
Валовой доходъ	$^1/_{45}$	$^1/_{63}$
Расходъ эксплоатаціи	$^1/_{79}$	$^1/_{104}$
Плата за капиталъ сооруженія . . .	$^1/_{148}$	$^1/_{181}$
Общій расходъ.	$^1/_{52}$	$^1/_{66}$
Чистая прибыль	$^1/_{334}$	$^1/_{1386}$

(Курская, 838).

По нѣкоторымъ отзывамъ, пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ представляется достижимымъ также и при измѣненіи таможенной политики, такъ какъ высота тарифовъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ въ значительной степени зависитъ отъ существующей нынѣ покровительственной таможенной политики, въ силу которой сооруженіе и эксплоатація нашихъ желѣзныхъ дорогъ искусственно удорожаются по сравненію съ дорогами иностранными. Такъ, напримѣръ, при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги за рельсы было уплачено по 2 руб. 50 коп. за пудъ, тогда какъ стоимость рельсовъ въ Америкѣ составляетъ 57 коп. за пудъ.

Вообще переплата нашихъ желѣзныхъ дорогъ на однѣхъ только рельсахъ составляла:

въ 1884 — 1888 г.г.	. . . . .	21	мил. руб.
» 1889 — 1893 »	. . . . .	46	» »
» 1894 — 1898 »	. . . . .	84	» »

т. е. за 15 лѣтъ переплата составила 151 мил. рублей *). Затѣмъ стоимость паровоза составляетъ у насъ 32 тыс. рублей, тогда какъ за границей за ту же цѣну можно купить два паровоза.

Цѣна американскаго каменнаго угля въ портахъ составляла въ 1898 году 7 коп. за пудъ, а у насъ въ Харьковѣ недалеко отъ копей она равнялась 15—17 коп. за пудъ.

Независимо отъ сравнительной дороговизны, матеріалы русскаго происхожденія по качеству своему въ значительной степени уступаютъ заграничнымъ и служатъ значительно меньшій срокъ. Такъ, напримѣръ, на Московско-Курской желѣзной дорогѣ было выяснено, что заграничныя паровозныя оси должны были быть замѣнены новыми лишь послѣ того, какъ ими былъ сдѣланъ пробѣгъ въ 823 тыс. верстъ, тогда какъ оси русскаго производства могли выдержать пробѣгъ лишь 316 тыс. верстъ (Саратовская, 340, 341).

Въ томъ же направленіи искусственнаго поощренія внутренней промышленности велась и тарифная желѣзнодорожная политика, что также отразилось на удорожаніи эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Доказательствомъ этому можетъ служить тотъ фактъ, что установленный въ 80-хъ годахъ Николаевскою желѣзною дорогою дешевый тарифъ (по $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты) на перевозку англійскаго угля изъ Петербурга въ Москву былъ отмѣненъ, перевозки англійскаго угля прекратились, а дрова и нефть вздорожали. Затѣмъ, для развитія потребленія русскаго угля, были установлены весьма пониженные (до $^1/_{125}$—$^1/_{150}$ коп. съ пуда и версты) тарифы на донецкій каменный уголь, при чемъ тарифы эти примѣнялись не только къ перевозкамъ въ обратномъ главному грузовому движенію направленіи, какъ то было на Николаевской желѣзной дорогѣ при перевозкахъ угля изъ Петербурга въ Москву, но также и въ прямомъ направленіи главнаго грузоваго движенія, при каковомъ условіи тарифъ въ $^1/_{125}$ — $^1/_{150}$ коп. убыточенъ (Саратовская, 340).

---

*) Указаніе, что за рельсы Сибирской желѣзной дороги было уплачено по 2 р. 50 к. за пудъ, повидимому, основано на какомъ-то недоразумѣніи. По свѣдѣніямъ расцѣночныхъ вѣдомостей, цѣны на рельсы для различныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги колебались въ предѣлахъ отъ 1 р. 52½ к. до 1 р. 64 к. за пудъ. Такимъ образомъ, и дѣлаемый здѣсь расчетъ суммы переплатъ едва ли правиленъ. *Прим. составителя.*

Поэтому значительное пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ безъ ущерба для желѣзныхъ дорогъ могло бы быть достигнуто путемъ пониженія пошлинъ на металлы и металлическія издѣлія, а также на топливо, такъ какъ благодаря этому были бы удешевлены эксплоатація и сооруженіе желѣзныхъ дорогъ.

Затѣмъ, послѣдствіемъ уменьшенія таможенныхъ пошлинъ на перечисленные предметы явилось бы увеличеніе перевозокъ ихъ отъ портовъ и западныхъ пограничныхъ пунктовъ, что, въ свою очередь, дало бы нѣкоторый ресурсъ для пониженія тарифовъ на сельскохозяйственные продукты. Дѣйствительно, отъ перевозокъ упомянутыхъ ввозимыхъ грузовъ желѣзныя дороги получили бы значительную прибыль, такъ какъ грузы эти перевозились бы въ вагонахъ, возвращающихся порожнемъ изъ-подъ хлѣба.

По отношенію къ существующимъ частнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ указанное выше измѣненіе таможенной политики не могло бы оказать полнаго воздѣйствія, такъ какъ предпріятія эти уже затратили значительные капиталы на сооруженіе принадлежащихъ имъ линій и на оборудованіе ихъ подвижнымъ составомъ, при чемъ рельсы, подвижной составъ и другія желѣзнодорожныя принадлежности уже пріобрѣтены по повышеннымъ цѣнамъ, обусловленнымъ покровительственной таможенной политикой. Поэтому для уменьшенія платежей частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ на оплату %% и погашенія капиталовъ,—въ тѣхъ видахъ, чтобы пониженіе тарифовъ не оказалось для этихъ предпріятій особенно обременительнымъ или, быть можетъ, даже и разорительнымъ,—представляется, по нѣкоторымъ отзывамъ, цѣлесообразнымъ переоцѣнить имущество частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и весь тотъ излишній расходъ, который былъ вызванъ таможенной покровительственной политикой, принять на общегосударственный счетъ (Саратовская, 196).

На ряду съ изложенными выше сужденіями относительно тѣхъ мѣръ, при осуществленіи которыхъ возможно было бы значительное пониженіе тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ безъ существеннаго нарушенія интересовъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ отмѣтить также многочисленныя заявленія въ томъ смыслѣ, что въ видѣ компенсаціи за пониженіе тарифовъ на сельскохозяйственные продукты можно было бы повысить тарифы на перевозку горнозаводскихъ грузовъ и продуктовъ обрабатывающей промышленности. Въ частности, указывалось на возможность повышенія тарифовъ на перевозку муки, спирта, каменнаго угля, руды, чугуна. Кромѣ того, было обращено вниманіе на то обстоятельство, что пониженіе тарифовъ можетъ вызвать такое увеличеніе перевозокъ, при которомъ желѣзныя дороги не понесутъ убытковъ отъ пониженія тарифа.

Желѣзныя дороги не должны служить источникомъ дохода 95).

Тѣмъ не менѣе, если бы даже и оказалось, что пониженіе тарифовъ поведетъ къ уменьшенію доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, то этому обстоятельству не слѣдуетъ придавать рѣшающаго значенія, въ виду той пользы, которую удешевленіе перевозки можетъ принести сельскому хозяйству, а также и въ виду того, что большинство нашихъ желѣзныхъ дорогъ фактически принадлежитъ казнѣ. Казенныя же предпріятія вообще не должны въ основу своей дѣятельности полагать извлеченіе доходовъ, а должны удовлетворять потребностямъ населенія. Нельзя требовать, чтобы судебныя учрежденія, школы, шоссейныя дороги и водные пути, на устройство и содержаніе которыхъ затрачиваются средства государства, обязательно давали доходъ, а потому едва ли слѣдуетъ особенно стремиться къ тому, чтобы давали доходъ и казенныя желѣзныя дороги, какъ предпріятія общеполезнаго характера (Курская, 839).

Если пониженіе тарифовъ затронетъ интересы нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, то выходомъ изъ этого положенія можетъ явиться полное сосредоточеніе желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ казны, тѣмъ болѣе, что, по нѣкоторымъ отзывамъ, такая мѣра способствовала бы удешевленію эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ (Рязанская, 348).

Возраженія противъ пониженія тарифовъ 96).

Однако, противъ значительнаго пониженія тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ были сдѣланы также и возраженія, съ одной стороны—въ томъ смыслѣ, что существующіе тарифы представляются въ общемъ удовлетворительными (Гродненская, 355; Нижегородская, 369; Подольская, 118, 160, 224, 378), и что огульное пониженіе тарифовъ представляется вопросомъ спорнымъ, такъ какъ существуютъ такіе продукты, для которыхъ, наоборотъ, слѣдуетъ повысить тарифъ, дабы удержать ихъ на мѣстѣ въ интересахъ мѣстнаго сельскаго хозяйства (Московская, 495), а съ другой стороны—въ томъ смыслѣ, что для сельскаго хозяйства гораздо важнѣе пониженія тарифовъ улучшеніе условій перевозки,—напримѣръ, достиженіе срочности таковой (Самарская, 532),—и что для интересовъ крестьянскаго населенія нѣкоторыхъ районовъ пониженіе тарифа не можетъ имѣть какого-либо значенія, такъ какъ населеніе это вовсе не заинтересовано въ сбытѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ (Екатеринославская, 219).

Желѣзныя дороги должны давать доходъ 97).

Между тѣмъ послѣдствія отъ значительнаго пониженія тарифа для желѣзнодорожнаго хозяйства могутъ быть весьма вредны, такъ какъ желѣзныя дороги во всякомъ случаѣ должны покрывать свои расходы, въ настоящее время довольно высокіе вслѣдствіе дороговизны сооруженія и эксплоатаціи (Тамбовская, 111). Убыточность же казенныхъ желѣзныхъ дорогъ создастъ огромную брешь въ

государственномъ хозяйствѣ, которую придется пополнять установленіемъ новыхъ налоговъ (Екатеринославская, 36, 78; Подольская, 118; Харьковская, 18).

Что касается частныхъ желѣзныхъ дорогъ, то пониженіе тарифовъ, влекущее за собой убытки, можетъ оттолкнуть отъ желѣзнодорожной дѣятельности частные капиталы, вслѣдствіе чего столь необходимое въ интересахъ сельскаго хозяйства развитіе рельсовой сѣти можетъ сократиться. Слѣдовательно, пониженіе тарифовъ, отвѣчая интересамъ сельскаго хозяйства въ одномъ отношеніи, можетъ нанести ему весьма серьезный ущербъ въ другомъ (Екатеринославская, 153, 154, 210).

Отмѣченныя выше неблагопріятныя послѣдствія значительнаго пониженія тарифовъ заслуживаютъ тѣмъ бо̀льшаго вниманія, что безспорность благотворнаго вліянія низкихъ тарифовъ на сельское хозяйство едва ли можно считать доказанной. Въ этомъ отношеніи возникаютъ серьезныя опасенія, что пониженіе тарифовъ можетъ повлечь за собою усиленное предложеніе сельскохозяйственныхъ продуктовъ, которое вызоветъ пониженіе цѣнъ. Затѣмъ, при существующей организаціи нашей торговли можно ожидать, что пониженіе тарифовъ цѣликомъ или во всякомъ случаѣ въ большей своей части достанется посредникамъ. Наконецъ, это пониженіе можетъ послужить побудительною причиною для повышенія охранныхъ таможенныхъ пошлинъ заграничными государствами.

Въ виду возможности захвата выгодъ отъ пониженія тарифа посредниками, было высказано пожеланіе нѣкоторыми сторонниками пониженія, чтобы таковое допускалось лишь для грузовъ, отправляемыхъ сельскохозяйственными обществами, какъ организаціями сумѣющими отстоять интересы своихъ членовъ (Подольская, 275, 278). Въ другихъ случаяхъ указывалось на желательность пониженія тарифовъ для грузовъ, отправляемыхъ сельскими хозяевами, въ чемъ должны быть предъявляемы соотвѣтственныя удостовѣренія земствъ (Московская, 659, 661).

Организація управленія тарифами 98).

Въ высказанныхъ среди Комитетовъ сужденіяхъ относительно тѣхъ причинъ, которыми обусловливаются нѣкоторые недостатки существующей тарифной системы, обращено вниманіе на существующую организацію управленія тарифами. По этому предмету были высказаны слѣдующія соображенія. Съ одной стороны, отмѣчались положительныя стороны существующей тарифной системы, которая привела къ тому, что нынѣ уже не замѣчается того хаоса въ этомъ дѣлѣ, который имѣлъ мѣсто, раньше, когда желѣзныя дороги самостоятельно распоряжались своими тарифами. Затѣмъ, говоря вообще, интересы сельскохозяйственной промышленности

при существующей организаціи тарифнаго дѣла могутъ быть удовлетворены надлежащимъ образомъ, если въ нее будутъ введены нѣкоторые коррективы — именно въ томъ направленіи, чтобы произволъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій въ смыслѣ изданія нѣкоторыхъ распоряженій, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ тарифамъ, по возможности былъ ограниченъ. Какъ на конкретный примѣръ такого произвола, указывается на назначеніе слишкомъ высокой арендной платы за занятіе желѣзнодорожной земли подъ склады дровъ на станціяхъ Балтійской желѣзной дороги, вслѣдствіе чего до извѣстной степени затрудняется пользованіе тѣми, въ общемъ удовлетворительными, тарифами на перевозку дровъ, которые установлены въ настоящее время (С.-Петербургская, 17).

Съ другой стороны, указывается, что отсутствіе въ тарифныхъ учрежденіяхъ представителей сельскохозяйственной промышленности отдѣльныхъ районовъ и вообще лицъ, близко знающихъ мѣстныя нужды, иногда приводитъ къ установленію тарифовъ, идущихъ въ разрѣзъ съ интересами сельскихъ хозяевъ. Конкретнымъ примѣромъ такого неудачнаго тарифа является тарифъ на перевозку битаго мяса (Волынская, 66). Для облегченія работы центральныхъ тарифныхъ учрежденій по выработкѣ тарифовъ, наиболѣе отвѣчающихъ справедливымъ требованіямъ отдѣльныхъ мѣстностей и нуждамъ различныхъ общественныхъ классовъ, было предложено допустить участіе выборныхъ представителей сельскаго хозяйства при выработкѣ тарифовъ этими учрежденіями. При этомъ было указано, что такой порядокъ уже осуществленъ въ Пруссіи, гдѣ въ общегосударственномъ желѣзнодорожномъ совѣтѣ и въ окружныхъ совѣтахъ участвуютъ представители сельскаго хозяйства (Ковенская, 141). Такое представительство, по нѣкоторымъ отзывамъ, надлежало бы сдѣлать обязательнымъ, и въ этихъ видахъ было указано на желательность измѣненія статьи 7 Положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ (Законъ 8 марта 1889 года) въ томъ смыслѣ, чтобы представители земствъ были непремѣнными членами съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ (Черниговская, 155). Представителямъ этимъ надлежало бы предоставить право не только совѣщательнаго, но и рѣшающаго голоса (Самарская, 340). Для того же, чтобы отстаиваемыя представителями мѣстныхъ интересовъ положенія дѣйствительно соотвѣтствовали мѣстнымъ нуждамъ, было предложено, чтобы положенія эти предварительно вырабатывались въ мѣстныхъ совѣщаніяхъ (Кіевская, 623).

Кіевскій Губернскій Комитетъ, отмѣтивъ, что при пересмотрахъ тарифовъ и теперь уже приглашаются представители сельскаго хозяйства, высказалъ пожеланіе, чтобы представители эти пригла-

шались болѣе равномѣрно отъ различныхъ сельскихъ районовъ (Кіевская, 278).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду изложенныхъ выше сужденій Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Необходимо урегулированіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ интересахъ сельскохозяйственной промышленности.

Калужская губ.: 1) Губернскій (54).
Московская губ.: 2) Клинскій (383, 388)
Тамбовская губ.: 3) Моршанскій (334).

2. Желательно принимать во вниманіе интересы сельскохозяйственной промышленности при установленіи тарифовъ на перевозку грузовъ другихъ отраслей промышленности.

Кіевская губ.: Губернскій (31, 278).

3. Желательно, чтобы тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ произведеній и орудій ихъ производства не были выше тарифовъ на перевозку произведеній другихъ отраслей промышленности.

Ковенская губ.: Россіенскій (141).

4. Желательно пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ до такихъ размѣровъ, при которыхъ желѣзныя дороги не получали бы отъ этой перевозки прибыли, дающей имъ возможность покрывать этою прибылью убытки, получаемые отъ перевозки другихъ товаровъ.

Екатеринославская губ.: 1) Бахмутскій (91).
Харьковская губ.: 2) Губернскій (19).

5. Въ виду громаднаго значенія для русскаго хозяйства и внутренней торговой спеціализаціи сельскохозяйственной промышленности и хозяйства по районамъ, необходимо, чтобы при будущихъ пересмотрахъ тарифовъ спеціализація эта возможно поощрялась.

Подольская губ.: 1) Губернскій (119). 2) Гайсинскій (504, 652).

6. Желательно нормировать тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи такъ, чтобы отдѣльные районы могли вывозить продукты, свойственные имъ вслѣдствіе климатическихъ условій и дешевизны тамъ производства, а не конкурировали бы между собою лишь вслѣдствіе ненормально низкихъ, спеціальныхъ для отдѣльныхъ районовъ, тарифовъ.

Кіевская губ.: Бердичевскій (331).

7. Желательно устраненіе тарифовъ, производящихъ ломку въ хозяйствѣ, вопреки естественнымъ условіямъ различныхъ мѣстностей.

Полтавская губ.: Константиноградскій (275, 292).

8. Необходимо защитить внутренніе рынки отъ сибирскаго производства путемъ соотвѣтственныхъ измѣненій въ тарифѣ.

Кіевская губ.: Кіевскій У. (813).

9. Желательно измѣненіе тарифовъ такъ, чтобы не были установлены ставки въ пользу окраинъ и въ ущербъ коренной Россіи.

Черниговская губ.: Губернскій (28).

10. Желательно измѣнить внутренніе тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ такъ, чтобы окраины не давили центръ.

Калужская губ.: Калужскій У. (75).

11. Желательно уравнять тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ съ окраинъ и изъ центральныхъ губерній.

Казанская губ.: 1) Губернскій (20). 2) Лаишевскій (53).
Орловская губ.: 3) Болховскій (286). 4) Чебоксарско-Козьмодемьянскій (148).

12. Желательно согласованіе интересовъ центральныхъ губерній и окраинъ въ отношеніи тарифовъ.

Тамбовская губ.: Липецкій (299).

13. Желательно поставить центральныя губерніи въ наиболѣе благопріятныя условія въ отношеніи тарифовъ.

Тамбовская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Моршанскій (327, 334).
Тульская губ.: 3) Веневскій (138)—**хотя бы въ ущербъ южнымъ губерніямъ, которыя могутъ перейти на другія культуры.**

14. Желательно, чтобы при пересмотрѣ тарифовъ не были забыты интересы центральныхъ губерній.

Владимірская губ.: Юрьевскій (179).

15. При пересмотрѣ тарифовъ желательно направлять сбытъ произведеній окраинъ на окраины же,—напримѣръ, хлѣба Томской губерніи—на Иркутскъ и Амуръ, а хлѣба киргизскихъ степей—на рынки Средней Азіи, способствуя тѣмъ самымъ большему развитію въ Туркестанѣ и Ферганѣ культуры хлопка, риса, шелка и друг.

Полтавская губ.: Роменскій (775).

16. Желательно урегулированіе тарифовъ примѣнительно къ требованіямъ ближайшихъ рынковъ, безъ ломки всей тарифной системы.

Тульская губ.: Новосильскій (372).

17. Желательно сохранить для сѣверо-восточной части Россіи льготные тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ, если невозможно еще большее пониженіе ихъ.

Уфимская губ.: Бирскій (57, 180).

18. Тарифы не должны задаваться цѣлью увеличенія доходности желѣзныхъ дорогъ.

Екатеринославская губ.: 1) Александровскій (77, 78).
Орловская губ.: 2) Елецкій (398).
Симбирская губ.: 3) Карсунскій (301, 337).

19. Пониженіе тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ признается невозможнымъ безъ значительнаго ущерба для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Подольская губ.: Губернскій (118).

20. Пониженіе тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ признается возможнымъ въ виду существованія пониженныхъ тарифовъ на продукты горнозаводской промышленности.

Орловская губ.: 1) Малоархангельскій (615).
Пензенская губ.: 2) Чембарскій (160).
Полтавская губ.: 3) Хорольскій (784).
Харьковская губ.: 4) Губернскій (16). 5) Харьковскій У. (426).

21. Желательно понизить тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ за счетъ увеличенія тарифовъ на перевозку продуктовъ фабрично-заводской и обрабатывающей промышленности.

Волынская губ.: 1) Губернскій (24). 2) Староконстантиновскій (229).

22. Желательно пониженіе тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ вообще.

Астраханская губ.: 1) Енотаевскій (108)
Бессарабская губ.: 2) Губернскій (17). 3) Хотинскій (382).
Витебская губ.: 4) Велижскій (107, 115).
Владимірская губ.: 5) Ковровскій (102). 6) Переяславскій (121). 7) Шуйскій (172).
Вологодская губ.: 8) Вологодскій У. (124, 151). 9) Кадниковскій (185).
Волынская губ.: 10) Дубенскій (66)—**хотя и не имѣетъ большого значенія.** 11) Заславскій (96, 105). 12) Новоградъ-Волынскій (163). 13) Староконстантиновскій (229).
Воронежская губ.: 14) Губернскій (15). 15) Бирючинскій (53)
Вятская губ.: 16) Губернскій (22). 17) Вятскій У. (148, 191). 18) Нолинскій (482). 19) Орловскій (535). 20) Сарапульскій (585).
Гродненская губ.: 21) Бѣлостоко-Сокольскій (291).
Екатеринославская губ.: 22) Губернскій (36). 23) Верхнеднѣпровскій (127). 24) Маріупольскій (147). 25) Славяносербскій (248).
Казанская губ.: 26) Губернскій (20)—**значительное пониженіе**. 27) Лаишевскій (53)—**значительное пониженіе.**
Калужская губ.: 28) Жиздринскій (46). 29) Лихвинскій (171).
Кіевская губ.: 30) Бердичевскій (330). 31) Радомысльскій (914) — **до минимума.** 32) Таращинскій (1028). 33) Уманскій (1067). 34) Чигиринскій (1130).
Костромская губ.: 35) Губернскій (110, 183, 184). 36) Костромской У. (418).
Курляндская губ.: 37) Фридрихштадскій (70).

Курская губ.: 38) Корочанскій (174). 39) Обоянскій (506). 40) Рыльскій (553).

Могилевская губ.: 41) Оршанскій (109, 113).

Московская губ.: 42) Звенигородскій (295). 43) Серпуховскій (116, 630).

Нижегородская губ.: 44) Губернскій (35). 45) Княгининскій (384). 46) Макарьевскій (409). 47) Нижегородскій У. (459, 466). 48) Семеновскій (519). 49) Сергачскій (557).

Новгородская губ.: 50) Новгородскій У. (230).

Орловская губ.: 51) Сѣвскій (739). 52) Трубчевскій (754) — **на повагонную перевозку.**

Пензенская губ.: 53) Губернскій (61). 54) Городищенскій (73). 55) Керенскій (86).

Пермская губ.: 56) Губернскій (30, 65). 57) Екатеринбургскій (177). 58) Камышловскій (214). 59) Соликамскій (461).

Подольская губ.: 60) Ольгопольскій (947). 61) Проскуровскій (1013)—**до возможнаго минимума.**

Полтавская губ.: 62) Золотоношскій (208). 63) Лубенскій (634, 636). 64) Прилукскій (763).

Псковская губ.: 65) Великолуцкій (109). 66) Островскій (234). 67) Торопецкій (333).

Рязанская губ.: 68) Раненбургскій (327).

Самарская губ.: 69) Николаевскій (340, 357, 363).

С.-Петербургская губ.: 70) Петергофскій (63).

Саратовская губ.: 71) Губернскій (196). 72) Вольскій (365, 445). 73) Кузнецкій (489).

Симбирская губ.: 74) Губернскій (19). 75) Ардатовскій (250). 76) Сенгилеевскій (247). 77) Симбирскій У. (493). 78) Сызранскій (506).

Смоленская губ.: 79) Губернскій (131). 80) Гжатскій (93).

Таврическая губ.: 81) Губернскій (10). 82) Мелитопольскій (107). 83) Перекопскій (170).

Тамбовская губ.: 84) Губернскій (12). 85) Козловскій (281). 86) Моршанскій (326, 334). 87) Темниковскій (410). 88) Усманскій (431).

Тверская губ.: 89) Весьегонскій (156). 90) Старицкій (420).

Тульская губ.: 91) Бѣлевскій (124). 92) Епифанскій (219, 253). 93) Крапивенскій (355). 94) Тульскій У. (469)—**съ регулировкой.** 95) Чернскій (477).

Уфимская губ.: 96) Белебеевскій (33)—**возможно большее.**

Харьковская губ.: 97) Волчанскій (209)—**возможно большее.**

Херсонская губ.: 98) Александрійскій (195). 99) Одесскій (234).

Черниговская губ.: 100) Глуховскій (145, 154). 101) Мглинскій (273). 102) Сосницкій (382).

Ярославская губ.: 103) Губернскій (28). 104) Даниловскій (81). 105) Романово-Борисоглѣбскій (109). 106) Мышкинскій (161, 176). 107) Ярославскій У. (235).

23. Пониженіе тарифовъ желательно предоставлять лишь для грузовъ сельскохозяйственныхъ товариществъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ пониженіе будетъ учитываться посредниками.

Полтавская губ.: Константиноградскій (292).

24. Желательно понизить тарифъ для центральнаго района до ставокъ тарифа 1887 года.

Курская губ.: Новооскольскій (433, 470).

25. Желательно понизить тарифъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ вообще:

а) до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты.

Курская губ.: 1) Путивльскій (552).

Симбирская губ.: 2) Карсунскій (347).

б) до $^1/_{200}$ коп. съ пуда и версты.

Нижегородская губ.: Сергачскій (561, 567)—**на разстояніяхъ до 200 верстъ.**

в) на короткихъ протяженіяхъ.

Смоленская губ.: 1) Вяземскій (76).
Тверская губ.: 2) Губернскій (24, 90). 3) Старицкій (420).
Херсонская губ.: 4) Губернскій (88, 89)—**до 300 верстъ.** 5) Одесскій (234)—**то же.**
Ярославская губ.: 6) Рыбинскій (213).

г) на короткихъ и большихъ протяженіяхъ.

Нижегородская губ.: Васильскій (240).

26. Тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи должны быть понижены до размѣра вывозныхъ тарифовъ.

Новгородская губ.: 1) Валдайскій (211).
Полтавская губ.: 2) Роменскій (775).
Саратовская губ.: 3) Сердобскій (568).

27. Тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи должны быть ниже, чѣмъ въ вывозномъ.

Подольская губ.: 1) Проскуровскій (1013).
Тамбовская губ.: 2) Борисоглѣбскій (111).
Черниговская губ.: 3) Глуховскій (155).

28. Внутренніе тарифы должны быть понижены для малыхъ разстояній и увеличены для большихъ, тогда какъ вывозные тарифы должны быть понижены вообще.

Виленская губ.: 1) Виленскій У. (87).
Калужская губ.: 2) Козельскій (96).
Ковенская губ.: 3) Вилькомірскій (39).
Минская губ.: 4) Губернскій (7). 5) Игуменскій (160, 172). 6) Минскій У. (197).
Могилевская губ.: 7) Губернскій (12).
Рязанская губ.: 8) Раненбургскій (329, 339).
Тамбовская губ.: 9) Губернскій (13). 10) Кирсановскій (193). 11) Шацкій (435).
Тульская губ.: 12) Крапивенскій (356). 13) Тульскій У. (469).

29. Необходимо урегулировать тарифную желѣзнодорожную политику въ цѣляхъ обезпеченія выгоднаго сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ на иностранные рынки.

Московская губ.: Клинскій (100, 401).

30. Желательно понизить тарифъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ въ вывозномъ сообщеніи.

Волынская губ.: 1) Ковельскій (131).
Кіевская губ.: 2) Губернскій (29).
Полтавская губ.: 3) Кременчугскій (314) — **до Николаева.**
Псковская губ.: 4) Губернскій (58)—**до С.-Петербурга.** 5) Островскій (234)—**то же.**
Саратовская губ.: 6) Царицынскій (663).
Тульская губ.: 7) Губернскій (20, 28). 8) Тульскій У. (469)—**путемъ установленія диференціальнаго тарифа.**

31. Желательно понизить тарифъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ до размѣра тарифа конкурирующихъ странъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (24).
Курская губ.: 2) Новооскольскій (470).

Полтавская губ.: 3) Зѣньковскій (201). 4) Константиноградскій (261). 5) Кременчугскій (314).

Рязанская губ.: 6) Губернскій (17).

Саратовская губ.: 7) Губернскій (196).

32. Желательно понизить вывозной тарифъ на короткихъ разстояніяхъ въ видѣ компенсаціи за утерю внутреннихъ рынковъ.

Лифляндская губ.: 1) Рижскій (202). 2) Юрьевскій (231).

33. Желательно выпрямить кривую тарифныхъ ставокъ вывознаго тарифа.

Орловская губ.: Болховскій (286).

34. Пониженіе вывозныхъ тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ не имѣетъ значенія.

Ярославская губ.: Рыбинскій (213).

35. Задачею управленія желѣзнодорожными тарифами должно быть усиленіе обмѣна сельскохозяйственными продуктами между различными районами Россіи.

Уфимская губ.: Белебеевскій (37).

36. Желательно понизить тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи.

Витебская губ.: 1) Двинскій (239, 248).

Владимірская губ.: 2) Губернскій (51).

Костромская губ.: 3) Губернскій (110).

Могилевская губ.: 4) Оршанскій (114)—**до минимума**.

Нижегородская губ.: 5) Арзамасскій (164).

Орловская губ.: 6) Болховскій (286).

Полтавская губ.: 7) Кременчугскій (326).

Рязанская губ.: 8) Рязанскій У. (496).

Самарская губ.: 9) Новоузенскій (382, 396).

Таврическая губ.: 10) Евпаторійскій (66).

Тамбовская губ.: 11) Губернскій (13). 12) Кирсановскій (193).

Тульская губ.: 13) Тульскій У. (469). 14) Чернскій (477)—**съ регулировкой**.

Черниговская губ.: 15) Глуховскій (136)—**особенно въ промышл. губерніи**. 16) Новозыбковскій (301).

Ярославская губ.: 17) Рыбинскій (213).

37. Желательно понизить тарифъ на перевозку сырыхъ продуктовъ въ цѣляхъ развитія переработки ихъ.

Подольская губ.: Гайсинскій (504).

38. Существующая тарифная организація гарантируетъ возможность улучшенія тарифовъ въ интересахъ сельскаго хозяйства.

Кіевская губ.: 1) Липовецкій (849).

С.-Петербургская губ.: 2) Ямбургскій (97).

39. Желательно устраненіе произвола со стороны желѣзнодорожной администраціи и ея агентовъ, выражающагося въ изданіи частныхъ распоряженій, нерѣдко парализующихъ тарифы, какъ, напримѣръ, назначеніе высокой платы за аренду желѣзнодорожной земли для склада грузовъ (дровъ).

С.-Петербургская губ.: Ямбургскій (97).

40. Тарифы должны быть устанавливаемы въ законодательномъ порядкѣ.

Екатеринославская губ.: 1) Губернскій (36). 2) Новомосковскій (232).
Таврическая губ.: 3) Ѳеодосійскій (267).

41. Желательно участіе въ выработкѣ тарифовъ представителей земствъ и мѣстныхъ сельскихъ хозяевъ.

Волынская губ.: 1) Дубенскій (66). 2) Житомірскій (85). 3) Луцкій (158).
Кіевская губ.: 4) Губернскій (31, 278)—**равномѣрно изъ всѣхъ районовъ**. 5) Кіевскій У. (623, 814).
Ковенская губ.: 6) Россіенскій (141).
Полтавская губ.: 7) Полтавскій У. (733).
Рязанская губ.: 8) Ряжскій (373).
Самарская губ.: 9) Николаевскій (317, 340)—**съ правомъ рѣшающаго голоса**.
Саратовская губ.: 10) Губернскій (196).
Таврическая губ.: 11) Симферопольскій (197).
Тульская губ.: 12) Алексинскій (88).
Харьковская губ.: 13) Губернскій (19). 14) Харьковскій У. (426).
Черниговская губ.: 15) Глуховскій (145, 151).

Глава XXIII. Принципы построенія и примѣненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

1. Принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.—2. Формальные принципы примѣненія тарифовъ: а) однообразіе тарифовъ, б) устойчивость тарифовъ, в) простота тарифовъ, г) гласность тарифовъ.—3. Заключенія Комитетовъ.

Принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ 99).

Для достиженія отмѣченныхъ выше цѣлей управленія желѣзнодорожными тарифами, въ средѣ мѣстныхъ Комитетовъ были предложены соотвѣтствующія основанія для построенія тарифовъ.

Установленіе тарифовъ сообразно съ тарифами конкурирующихъ странъ.

Въ цѣляхъ облегченія условій конкуренціи на международномъ рынкѣ предлагается устанавливать тарифы на сельскохозяйственные продукты, направляемые на международный рынокъ, по соображенію съ тарифами конкурирующихъ странъ, именно—съ такимъ расчетомъ, чтобы стоимость провоза по желѣзнымъ дорогамъ и далѣе моремъ до заграничныхъ рынковъ не превышала стоимости доставки изъ конкурирующихъ странъ (Екатеринославская, 147; Харьковская, 18; Черниговская, 155).

Установленіе тарифовъ сообразно съ мѣстными условіями отдѣльныхъ районовъ.

Въ цѣляхъ же устраненія нежелательной и вредной конкуренціи между внутренними районами и искусственнаго поощренія производства однихъ сельскохозяйственныхъ районовъ за счетъ другихъ, указывается на желательность установленія тарифовъ, строго сообразно съ совокупностью условій производства и сбыта въ отдѣльныхъ районахъ (Полтавская, 275; Самарская, 363).

Установленіе тарифовъ сообразно со стоимостью производства.

Въ числѣ такихъ условій видное мѣсто занимаетъ стоимость производства, которая для однихъ и тѣхъ же продуктовъ въ различныхъ районахъ нерѣдко колеблется въ весьма значительныхъ размѣрахъ, а потому тарифы должны быть построены такъ, чтобы производители всѣхъ районовъ находились на рынкѣ въ равныхъ условіяхъ. Въ частности указывается, что при цѣнѣ ржи въ Либавѣ въ 57 к. за пудъ, центрально-черноземныя губерніи въ среднемъ уплачивали тарифъ въ 22,7 к., выручая такимъ образомъ лишь 34 к. за пудъ, при каковой цѣнѣ не оплачивалась даже стоимость производства, такъ какъ средній урожай составляетъ 60 пудовъ съ десятины (Воронежская, 62; Орловская, 398; Пензенская, 130).

Затѣмъ указывается на желательность построенія тарифовъ сообразно съ цѣнностью перевозимыхъ грузовъ, такъ какъ въ такомъ случаѣ будетъ сохранено справедливое равновѣсіе въ удовлетвореніи интересовъ различныхъ сельскохозяйственныхъ районовъ и урегулировано соотношеніе между интересами сельскаго хозяйства и прочихъ отраслей промышленности. Именно указывается, что существующіе тарифы на перевозку нѣкоторыхъ продуктовъ обрабатывающей промышленности, стоимость которыхъ выше стоимости земледѣльческихъ продуктовъ, установлены въ одинаковыхъ, или даже болѣе низкихъ размѣрахъ, чѣмъ на послѣдніе продукты. Такъ, напримѣръ, перевозка рельсовъ и желѣза обходится дешевле перевозки хлѣба; тарифъ на перевозку муки одинаковъ съ тарифомъ на зерновой хлѣбъ (Курская, 496; Рязанская, 347; Харьковская, 247, 426; Черниговская, 377).

Установленіе тарифовъ сообразно съ цѣнностью перевозимыхъ грузовъ.

По такой причинѣ южные районы, которые, благодаря климатическимъ и почвеннымъ условіямъ, могутъ производить болѣе цѣнные сельскохозяйственные продукты, въ настоящее время находятся въ болѣе выгодныхъ условіяхъ по сравненію съ центральными губерніями, могущими производить лишь сравнительно дешевые сорта земледѣльческихъ продуктовъ (сѣрые хлѣба), такъ какъ дѣйствующіе тарифы на высокіе сорта, какъ, напримѣръ, на пшеницу, одинаковы съ тарифами на болѣе низкіе сорта. Въ силу такихъ обстоятельствъ указывается на желательность установленія тарифовъ на хлѣбъ въ извѣстномъ процентномъ отношеніи къ его цѣнѣ, опредѣляемой по бюллетенямъ ближайшихъ биржъ; по отношенію же къ тарифнымъ ставкамъ на хлѣбъ, экспортируемый за границу, предлагается установить тарифъ, періодически измѣняемый по опредѣленному принципу въ зависимости отъ предстоящихъ перемѣнъ въ положеніи мірового рынка.

Въ соотвѣтствіи съ указаннымъ выше принципомъ согласованія тарифовъ съ цѣнностью грузовъ, указывается на желательность пониженія тарифовъ въ случаѣ значительнаго паденія цѣнъ. Противъ послѣдняго предложенія было высказано, однако, возраженіе въ томъ смыслѣ, что измѣненіе тарифовъ въ зависимости отъ цѣнъ хлѣба, вслѣдствіе частыхъ рѣзкихъ колебаній послѣднихъ, нарушило бы правильное теченіе торговли, такъ какъ скупщикамъ и самимъ сельскимъ хозяевамъ было бы весьма затруднительно учитывать тарифъ при совершеніи сдѣлокъ (Пензенская, 17).

Установленіе тарифовъ сообразно съ издержками желѣзныхъ дорогъ.

Затѣмъ, въ виду того взгляда, что желѣзныя дороги не должны служить источникомъ дохода, были высказаны пожеланія, чтобы тарифы строились по среднему расходу эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ (Екатеринославская, 77; Симбирская, 528; Тверская, 43).

Установленіе тарифовъ соразмѣрно стоимости гужевой и водной перевозки.

Наконецъ, были высказаны сужденія въ томъ смыслѣ, что желѣзнодорожные тарифы должны соразмѣряться со стоимостью водной и гужевой перевозки, при чемъ перевозка по рельсовымъ путямъ, какъ болѣе совершеннымъ, не должна быть дороже водной и гужевой (Казанская, 85; Таврическая, 10; Ковенская, 141; Херсонская, 234).

Формальные принципы примѣненія тарифовъ.

На ряду съ указанными выше принципами построенія тарифовъ, касающимися существа тарифа, въ сужденіяхъ Комитетовъ были подвергнуты оцѣнкѣ также и формальные принципы примѣненія тарифовъ, которыми обусловливаются простота и устойчивость тарифной системы и облегчается пользованіе тарифами. Такими формальными принципами признаются однообразіе, устойчивость, простота и гласность тарифовъ.

Однообразіе тарифовъ [100]).

Въ отношеніи однообразія тарифовъ прежде всего было указано, что въ настоящее время, съ переходомъ руководительства желѣзнодорожными тарифами въ вѣдѣніе Правительства, уже достигнуты нѣкоторые положительные результаты. Такъ, между прочимъ, тарифы наши приведены къ однообразному виду на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, и теперь уже нѣтъ тѣхъ рѣзкихъ контрастовъ, которые имѣли мѣсто въ прежнее время, когда на каждой дорогѣ дѣйствовали различные тарифы. Существующее однообразіе вноситъ въ тарифы извѣстную устойчивость, и съ этой стороны они являются удовлетворительными. Тѣмъ не менѣе встрѣчаются указанія на то, что и нынѣ въ нѣкоторыхъ случаяхъ на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ установлены различныя правила тарификаціи для одного и того же груза; въ частности, напр., отмѣчается, что Екатерининская желѣзная дорога не допускаетъ повагонной перевозки воловъ, почему ихъ приходится гнать изъ Екатеринослава на станцію Користовка Харьково-Николаевской желѣзной дороги, гдѣ допущена повагонная отправка (Подольская, 179). Равнымъ образомъ, въ Кременчугскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было отмѣчено, что тарифъ на масло на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, по сравненію съ Екатерининской желѣзной дорогой, значительно выше, а именно перевозка продуктовъ на то же количество верстъ по Екатерининской дорогѣ дороже, чѣмъ на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, на 2 коп. на каждые 10 п. (Полтавская, 314). Это послѣднее заявленіе вызвало пожеланіе Кременчугскаго Уѣзднаго Комитета о согласованіи между собою тарифовъ различныхъ желѣзныхъ дорогъ.

За основаніе исчисленія платы по объединеннымъ тарифамъ, выраженнымъ въ видѣ тарифныхъ формулъ, признается возможнымъ принимать разстоянія перевозки, при томъ, однако, непремѣнномъ условіи, чтобы плата за бо́льшія разстоянія не была вообще до-

пускаема въ низшемъ размѣрѣ, чѣмъ за разстоянія меньшія (Минская, 293).

Съ другой стороны, на существующее однообразіе тарифовъ указывается какъ на явленіе нежелательное, которое повело къ тому, что наши тарифы перестали удовлетворять нуждамъ отдѣльныхъ сельскохозяйственныхъ районовъ. «Вмѣсто безчисленныхъ отдѣльныхъ тарифовъ, постоянно мѣнявшихся, постоянно приспособлявшихся къ потребностямъ данной мѣстности, данной минуты, вмѣсто свободныхъ тарифовъ, которыми частныя общества боролись съ конкуренціей, при чемъ бывало, что официальный тарифъ былъ одинъ, а возили по болѣе дешевому тарифу, чтобы только отбить хлѣбъ у дороги-соперницы,—была установлена однообразная, ясная и простая формула 1889 г., окончательно отдѣланная въ 1893 году. Однако замѣна безпорядочныхъ тарифовъ частныхъ обществъ однообразной формулой не только не повлекла за собою выгоднаго для нашего земледѣлія пониженія провоза хлѣбовъ, но даже удорожила таковой провозъ во внутреннемъ сообщеніи для среднихъ и большихъ протяженій, перевозки на которыхъ наиболѣе важны для черноземныхъ губерній. Объясняется это тѣмъ, что въ былое время каждая желѣзная дорога дорожила преимущественно хлѣбомъ своихъ губерній, которому она обязана была своимъ существованіемъ и которому всякій иной хлѣбъ, новороссійскій или сибирскій, естественно являлся соперникомъ, а потому всякая дорога свой хлѣбъ возила возможно дешевле. Въ результатѣ соперничества отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ являлось пониженіе провозныхъ платъ, выгодное для сельскаго хозяйства» (Курская, 828).

Подобные же отзывы о нежелательности однообразія тарифовъ, стремленіе къ достиженію коего выливается въ видѣ тарифныхъ формулъ, устанавливающихъ размѣръ платы въ зависимости только отъ разстоянія, независимо отъ мѣстныхъ условій отдѣльныхъ районовъ, были высказаны и въ другихъ Комитетахъ. Между тѣмъ, разстояніе перевозки, опредѣляемое по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, вообще говоря, не можетъ служить точнымъ показателемъ даже и географическаго расположенія отдѣльныхъ мѣстностей относительно другъ друга, такъ какъ наша желѣзнодорожная сѣть строилась безъ опредѣленнаго плана, и направленія линій не всегда совпадали съ направленіемъ главнѣйшаго товарнаго движенія даннаго района. Въ виду этого обстоятельства было высказано даже пожеланіе, чтобы при исчисленіи тарифовъ по формуламъ принимались во вниманіе дѣйствительныя географическія разстоянія (Курская, 489), а не разстоянія по линіямъ желѣзныхъ дорогъ.

Устойчивость тарифовъ[101]).

По отношенію къ устойчивости тарифа въ сужденіяхъ Комитетовъ были высказаны прямо противоположные взгляды. Съ одной

стороны, указывалось на желательность устойчивости тарифовъ въ виду того, что сельскій хозяинъ, вводя въ свое хозяйство извѣстную культуру, производитъ учетъ стоимости какъ производства, такъ равно и стоимости транспорта получаемыхъ продуктовъ, основываясь на существующихъ тарифныхъ ставкахъ; понятно, что результаты производства появляются не сразу, а черезъ извѣстный промежутокъ времени, во всякомъ случаѣ—не менѣе одного года. Поэтому, разъ тарифныя ставки будутъ измѣняться часто, расчеты хозяина могутъ не оправдаться, и онъ можетъ понести значительные убытки. Кромѣ того, устойчивость тарифовъ желательна еще и въ тѣхъ видахъ, чтобы сдѣлать пользованіе ими доступнымъ даже и не для спеціалистовъ. Между тѣмъ въ настоящее время трудно услѣдить за всѣми измѣненіями тарифовъ, помѣщаемыми въ тарифныхъ сборникахъ. Сборники эти замѣняются новыми каждый годъ и черезъ каждыя двѣ недѣли къ нимъ выходятъ дополненія и частичныя измѣненія. Особенно часто дополняется и измѣняется Сборникъ тарифныхъ разстояній (Тамбовская, 224).

Въ видахъ достиженія большей устойчивости тарифовъ были высказаны пожеланія, чтобы тарифы устанавливались законодательнымъ путемъ и чтобы временные тарифы не допускались. Съ этой точки зрѣнія представляется нежелательнымъ существованіе навигаціонныхъ тарифовъ, такъ какъ хлѣбъ, закупленный при дѣйствіи навигаціоннаго тарифа, нерѣдко приходится перевозить по болѣе высокому зимнему тарифу, что является новымъ, непредусмотрѣннымъ налогомъ на производство, не зависящимъ отъ воли и предусмотрительности хозяина, такъ какъ несвоевременная отправка обусловливается задержками на желѣзной дорогѣ (Херсонская, 88).

Съ другой стороны, отмѣчается, что необходимымъ условіемъ нашихъ тарифовъ должна являться гибкость и подвижность ихъ, и что тарифы должны своевременно исправляться въ зависимости отъ измѣняющихся мѣстныхъ условій, не только постоянныхъ, но и случайныхъ. Поэтому неизмѣняемость тарифовъ вовсе не является положительнымъ качествомъ тарифовъ, а скорѣе наоборотъ. Практическое осуществленіе идеи возможно полной приспособляемости тарифовъ къ условіямъ отдѣльныхъ мѣстностей, повидимому, вполнѣ достижимо, такъ какъ въ этомъ убѣждаетъ установленіе пониженныхъ навигаціонныхъ тарифовъ для конкуренціи съ водными путями, а также допущеніе пониженныхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ при недородахъ (Воронежская, 62).

Простота тарифовъ [102]).

Высказанныя въ Комитетахъ сужденія относительно простоты тарифовъ сводятся къ констатированію сложности существующихъ тарифовъ и происходящей отъ этого затруднительности пользованія

ими не только для отправителей, но и для самихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ. Это ведетъ къ тому, что торговцы платятъ за провозъ грузовъ все, что требуютъ отъ нихъ агенты желѣзныхъ дорогъ, которымъ въ то же время внушается: «если ты возьмешь больше того, что слѣдуетъ по тарифу, то это еще бѣда не велика, но если ты не доберешь хоть копейку, то она будетъ удержана изъ твоего содержанія». Между тѣмъ, при настоящей сложности тарифныхъ сборниковъ и сборниковъ тарифныхъ разстояній низшіе агенты желѣзныхъ дорогъ, принимающіе и сдающіе грузъ, не всегда могутъ быстро и вѣрно сдѣлать расчетъ провозной платы, равно какъ и отправители не могутъ сами опредѣлить причитающихся съ нихъ сборовъ и исправить допущенную агентами ошибку. Въ результатѣ возникаетъ цѣлая масса исковъ о переборахъ (Тамбовская, 224). Однако, на ряду съ такимъ замѣчаніемъ относительно переборовъ было между прочимъ указано, что ошибки въ исчисленіяхъ провозныхъ платъ со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ происходятъ не вслѣдствіе незнанія ими тарифовъ, а вслѣдствіе непосильнаго обремененія ихъ работою (Бессарабская, 292).

Какъ на конкретный примѣръ сложности существующихъ тарифовъ, въ Самарскомъ Губернскомъ Комитетѣ было указано на сложность существующей тарификаціи хлѣбныхъ грузовъ, которая влечетъ за собой переборы. Для устраненія этого было предложено установленіе тарифа, однороднаго для всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ одинаковой цѣнности и достоинства, съ раздѣленіемъ этихъ грузовъ на возможно меньшее число группъ (Самарская, 15). Противоположное сужденіе было высказано въ тарифной комиссіи при Пензенскомъ Уѣздномъ Комитетѣ, которая пришла къ заключенію о желательности примѣненія различныхъ тарифовъ къ каждому сорту хлѣбовъ. При этомъ было указано, что могущее произойти отъ этого усложненіе тарифа не должно служить препятствіемъ, такъ какъ по отношенію къ лѣснымъ грузамъ имѣется уже подобный сложный тарифъ съ особыми ставками для самаго разнообразнаго матеріала (Пензенская, 131).

Тѣмъ не менѣе преобладающими слѣдуетъ считать заявленія о возможномъ упрощеніи тарифовъ. Съ этою цѣлью было предложено устанавливать тарифы прямо пропорціонально цѣнѣ и протяженію перевозки. Для болѣе же подробной разработки вопроса объ упрощеніи тарифовъ было указано на цѣлесообразность организаціи особыхъ совѣщаній, съ участіемъ представителей отъ сельскихъ хозяевъ, земствъ и биржевыхъ комитетовъ, для пересмотра тарифовъ именно съ этой стороны (Самарская, 335; Херсонская, 331).

Гласность тарифовъ [103]).

Существующій порядокъ публикаціи тарифовъ, повидимому, признается недостаточнымъ для полной освѣдомленности сельскихъ

хозяевъ относительно дѣйствующихъ тарифовъ и ихъ измѣненій. Въ виду этого, среди нѣкоторыхъ Комитетовъ были высказаны пожеланія, чтобы тарифы повсемѣстно объявлялись какъ отдѣльнымъ сельскимъ хозяевамъ, такъ равно и сельскохозяйственнымъ товариществамъ и союзамъ (Владимірская, 162), для каковой цѣли было предложено выпускать тарифы отдѣльными изданіями и разсылать ихъ въ справочныя бюро каждаго уѣзда (Гродненская, 272). Кромѣ того, было указано на желательность вывѣшивать на желѣзнодорожныхъ станціяхъ объявленія обо всѣхъ тарифныхъ измѣненіяхъ, а равно и установить для желѣзнодорожныхъ станцій обязанность выдавать точныя справки о стоимости провоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ до различныхъ пунктовъ (Виленская, 192). Болѣе полное выраженіе эта послѣдняя мысль нашла себѣ въ предложеніи учредить офиціальныхъ комиссіонеровъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, независимыхъ отъ желѣзнодорожнаго начальства, но находящихся подъ контролемъ мѣстныхъ земствъ и городскихъ самоуправленій, съ оплатой труда этихъ лицъ особымъ тарифнымъ сборомъ. На обязанности этихъ комиссіонеровъ должна лежать выдача справокъ о тарифахъ и о наивыгоднѣйшихъ направленіяхъ перевозки грузовъ. Предложеніе это вызвано существованіемъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ въ Юго-Западномъ краѣ цѣлой массы факторовъ, безъ посредничества которыхъ при настоящемъ положеніи дѣла сельскому хозяину, желающему избѣжать излишнихъ переплатъ по перевозкѣ, обойтись трудно. Между тѣмъ, посредничество это оказывается слишкомъ дорогимъ, такъ какъ за отправку партіи товара приходится платить 3, 5 и даже 10 рублей (Бессарабская, 241, 242). Кромѣ того, для освѣдомленія отправителей относительно дѣйствительной стоимости перевозки грузовъ, предлагается установить такой порядокъ, чтобы расчетъ стоимости перевозки производился на станціяхъ отправленія и ни въ какомъ случаѣ не измѣнялся при выдачѣ грузовъ на станціяхъ назначенія. Въ настоящее же время весьма часто бываютъ случаи, что исчисленная на станціи отправленія сумма совершенно измѣняется на станціи назначенія и настолько увеличивается, что вмѣсто ожидаемой прибыли отправитель несетъ убытокъ, котораго онъ могъ бы избѣжать, отказавшись вовсе отъ отправки въ данный пунктъ, если бы стоимость перевозки была заранѣе извѣстна (Виленская, 190).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ сужденіямъ Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно установленіе тарифовъ сообразно съ тарифами конкурирующихъ странъ.

Екатеринославская губ.: 1) Маріупольскій (147).
Курская губ.: 2) Обоянскій (507, 534).
Симбирская губ.: 3) Губернскій (47) — **особенно для сѣрыхъ хлѣбовъ.** 4) Буинскій (295). 5) Карсунскій (301, 337). 6) Симбирскій У. (488).
Херсонская губ.: 7) Одесскій (234).
Черниговская губ.: 8) Глуховскій (156, 157).

2. Желательно установленіе тарифовъ сообразно съ мѣстными условіями отдѣльныхъ районовъ.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Бобровскій (58, 62). 3) Задонскій (108).
Полтавская губ.: 4) Константиноградскій (275, 292). 5) Миргородскій (695).
Тамбовская губ.: 6) Моршанскій (327, 334).

3. Желательно установленіе тарифовъ сообразно со стоимостью производства.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Бобровскій (58, 62). 3) Задонскій (108).
Московская губ.: 4) Звенигородскій (279).
Орловская губ.: 5) Елецкій (398).

4. Желательно установленіе тарифовъ сообразно съ издержками желѣзныхъ дорогъ.

Екатеринославская губ.: 1) Александровскій (77).
Ковенская губ.: 2) Россіенскій (141).
Харьковская губ.: 3) Губернскій (19).

5. Желательно установленіе тарифовъ сообразно съ цѣнностью грузовъ.

Волынская губ.: 1) Новоградъ-Волынскій (163).
Московская губ.: 2) Звенигородскій (279). 3) Коломенскій (419).
Пензенская губ.: 4) Губернскій (18).
Рязанская губ.: 5) Скопинскій (635).
Симбирская губ.: 6) Буинскій (295). 7) Симбирскій У. (488). 8) Сызранскій (516, 517).
Тамбовская губ.: 9) Липецкій (300).

6. Желателенъ пересмотръ распредѣленія грузовъ по тарифнымъ классамъ, такъ какъ въ настоящее время многіе дешевые сельскохозяйственные предметы перевозятся по дорогому тарифу.

Екатеринославская губ.: Александровскій (77).

7. Желательно установленіе тарифа въ процентномъ отношеніи къ цѣнѣ груза, опредѣляемой: а) для хлѣба—по бюллетенямъ ближайшихъ биржъ (для Щигровскаго уѣзда—по бюллетеню Елецкой биржи) на опредѣленный непродолжительный срокъ и б) для продуктовъ, не отмѣчаемыхъ въ биржевыхъ бюллетеняхъ,—по справочнымъ цѣнамъ, сообщаемымъ Земскими Управами.

Курская губ.: Щигровскій (803).

8. Однообразная тарифная формула представляется неудовлетворительною, такъ какъ тарифы должны быть гибки и подвижны

и измѣняться въ зависимости отъ причинъ не только постоянныхъ, но и случайныхъ.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (14, 15). 2) Бобровскій (58, 62).

9. Желательно установленіе одинаковыхъ правилъ и одинаковыхъ тарифовъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

Подольская губ.: 1) Брацлавскій (179).

Полтавская губ.: 2) Кременчугскій (326).

10. Никакія измѣненія тарифовъ и другія льготы съ цѣлью искусственно направить сельскохозяйственные продукты къ тому или другому пункту не должны быть допускаемы.

Херсонская губ.: Тираспольскій (362).

11. Частое измѣненіе тарифовъ представляется:

а) желательнымъ.

Владимірская губ.: 1) Губернскій (51).

Воронежская губ.: 2) Губернскій (14, 15). 3) Бобровскій (58, 62).

б) нежелательнымъ.

Екатеринославская губ.: 1) Губернскій (36) — **установленіе тарифовъ въ законодательномъ порядкѣ.**

Минская губ.: 2) Мозырскій (236). 3) Рѣчицкій (300, 395).

Таврическая губ.: 4) Губернскій (10). 5) Ѳеодосійскій (267) — **установленіе тарифовъ въ законодательномъ порядкѣ.**

Тамбовская губ.: 6) Губернскій (13). 7) Кирсановскій (193).

Херсонская губ.: 8) Губернскій (88).

12. Желательно упрощеніе тарифовъ.

Подольская губ.: 1) Ямпольскій (1067)—**тарифъ пропорціональный цѣнѣ, вѣсу и протяженію перевозки.**

Тамбовская губ.: 2) Губернскій (13). 3) Кирсановскій (193).

Херсонская губ.: 4) Тираспольскій (361) — **посредствомъ пересмотра при участіи сельскихъ хозяевъ,**

Черниговская губ.: 5) Городнянскій (185, 189).

13. Желательно установленіе тарифа, однороднаго для всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ одинаковой цѣнности и достоинства, съ раздѣленіемъ грузовъ на возможно меньшее число группъ, въ цѣляхъ упрощенія тарифовъ.

Самарская губ.: Губернскій (15, 147).

14. Желательно учрежденіе Министерствомъ Путей Сообщенія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ должностей офиціальныхъ комиссіонеровъ, съ оплатою ихъ труда особымъ тарифнымъ сборомъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (17). 2) Кишиневскій (291).

15. Желательно установить на желѣзнодорожныхъ станціяхъ отправленія выдачу точныхъ справокъ о размѣрѣ провозной платы до желѣзнодорожныхъ пунктовъ.

Виленская губ.: Свенцянскій (192).

16. Желательно объявлять объ измѣненіяхъ тарифовъ путемъ вывѣшиванія на желѣзнодорожныхъ станціяхъ особыхъ объявленій.

Минская губ.: Мозырскій (236).

Глава XXIV. Виды желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

1. Тарифы диференціальные и пропорціональные.—2. Тарифы попудные и повагонные.—3. Тарифы навигаціонные и сезонные.—4. Тарифы завозные и перемолочные.—5. Льготные тарифы.—6. Заключенія Комитетовъ.

При обсужденіи общихъ тарифныхъ вопросовъ, касающихся направленія тарифной политики, а также принциповъ построенія и примѣненія тарифовъ, въ мѣстныхъ Комитетахъ были подвергнуты оцѣнкѣ и тѣ виды тарифовъ, которые въ настоящее время примѣняются на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, а именно: диференціальные, пропорціональные, попудные, повагонные, навигаціонные, сезонные, завозные, перемолочные и льготные тарифы.

Тарифы диференціальные и пропорціональные 104).

Относительно диференціальныхъ тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ въ сужденіяхъ Комитетовъ слѣдуетъ отмѣтить слѣдующіе взгляды. Во-первыхъ, указывается, что при тѣхъ громадныхъ протяженіяхъ, на которыя приходится перевозить сельскохозяйственные продукты по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, принципъ диференціаціи тарифовъ представляется правильнымъ съ экономической точки зрѣнія, такъ какъ даетъ возможность и отдаленнымъ сельскохозяйственнымъ районамъ участвовать въ общемъ товарообмѣнѣ (Херсонская, 333). И съ этой точки зрѣнія поддерживается желательность вообще болѣе широкаго примѣненія даннаго принципа къ перевозкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ (Вятская, 22, 482).

Во-вторыхъ, отмѣчается, что указанная выше особенность диференціальныхъ тарифовъ уменьшать значеніе разстояній представляется полезною не во всѣхъ случаяхъ перевозки, а только лишь въ тѣхъ, когда одновременное участіе въ снабженіи рынка продуктами различныхъ районовъ не вызываетъ между этими районами вредной конкуренціи. Такія условія представляетъ сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ на международный рынокъ, отличающійся своею громадною вмѣстимостью. Поэтому облегченіе доступа на эти рынки даже съ отдаленныхъ районовъ не можетъ внести серьезнаго замѣшательства въ условія снабженія международнаго

рынка и вредно отразиться на интересахъ нашихъ районовъ, ближайшихъ къ этому рынку. Совершенно иное положеніе получается при примѣненіи диференціальныхъ тарифовъ во внутреннихъ сообщеніяхъ. Для этихъ сообщеній, вслѣдствіе ограниченности спроса внутреннихъ рынковъ, диференціальный тарифъ является совершенно непримѣнимымъ, такъ какъ онъ нарушаетъ исторически сложившійся ходъ экономической жизни. Тарифъ этотъ даетъ возможность отдаленнымъ мѣстностямъ, особенно нашимъ восточнымъ окраинамъ, заполнять внутренніе рынки своими продуктами, полученными при крайне благопріятныхъ условіяхъ, въ видѣ значительной дешевизны земли и естественнаго плодородія почвы, не требующей отъ земледѣльца тѣхъ затратъ на удобреніе и проч., какія ложатся тяжелымъ бременемъ на сельское хозяйство внутренней Россіи; вслѣдствіе этого, диференціальный тарифъ до извѣстной степени искусственно вызываетъ возникновеніе новыхъ производствъ тамъ, гдѣ, по обще-государственнымъ соображеніямъ, надлежало бы распространять совершенно иныя культуры, напримѣръ, — скотоводство на восточныхъ окраинахъ вмѣсто зернового хозяйства. Подъ вліяніемъ заполненія внутреннихъ рынковъ продуктами окраиннаго сельскаго хозяйства цѣны на земледѣльческіе продукты значительно понизились, и земледѣліе мѣстностей ближайшихъ къ рынкамъ сбыта оказалось въ крайне затруднительномъ положеніи.

Отмѣченное вредное вліяніе диференціальныхъ тарифовъ относится, главнымъ образомъ, къ хлѣбнымъ грузамъ, но на ряду съ этимъ были высказаны замѣчанія о неблагопріятныхъ послѣдствіяхъ примѣненія этого принципа для спирта, для сѣна и для нѣкоторыхъ другихъ продуктовъ. По отношенію къ спирту было отмѣчено, что съ установленіемъ на него диференціальнаго тарифа былъ нанесенъ ущербъ интересамъ центральныхъ земледѣльческихъ губерній, такъ какъ на ближайшихъ къ нимъ рынкахъ появился спиртъ съ сѣверо-запада и изъ прибалтійскихъ губерній (Тульская, 144).

Равнымъ образомъ, по отношенію къ тарифу на перевозку сѣна отмѣчается затрудненіе, испытываемое населеніемъ Новгородской губерніи по сбыту сѣна на петербургскомъ рынкѣ подъ вліяніемъ дешевизны доставки туда сѣна по диференціальному тарифу изъ Рязанской губерніи. Между тѣмъ сѣно представляетъ собою главнѣйшій и почти единственный продуктъ сбыта для этого района, и Петербургъ является естественнымъ рынкомъ для этого сбыта. Въ силу этого, указывается на желательность допустить примѣненіе диференціальнаго тарифа на сѣно лишь для экспорта (Новгородская, 297).

На ряду съ указанными сужденіями о желательности ограниченій въ примѣненіи принципа диференціаціи тарифовъ были высказаны также соображенія, что диференціальность тарифовъ не должна имѣть мѣста ни для вывозного, ни для внутренняго сообщеній, такъ какъ тарифы эти вносятъ искусственность въ распредѣленіе производствъ въ отдѣльныхъ районахъ, влекутъ за собою переполненіе внутреннихъ и портовыхъ рынковъ произведеніями отдаленныхъ районовъ и оказываютъ давленіе на производство ближайшихъ мѣстностей; кромѣ того, примѣненіе диференціальныхъ тарифовъ, загромождая желѣзнодорожную сѣть перевозками продуктовъ съ далекихъ разстояній, препятствуетъ населенію внутреннихъ губерній пользоваться услугами желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ, по отношенію къ тарифамъ для экспорта отмѣчено, что увеличеніе вывоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ, развившагося подъ вліяніемъ дешевыхъ диференціальныхъ тарифовъ, представляется явленіемъ нежелательнымъ, и что въ силу установленія диференціальныхъ вывозныхъ тарифовъ наши рельсовые пути обратились «въ сквозняки, выдувающіе съ востока на западъ нашъ хлѣбъ, наши корма и наши деньги» (Черниговская, 155). Въ виду того, что диференціальные тарифы, съ одной стороны, вносятъ искусственность въ развитіе и возникновеніе отдѣльныхъ производствъ въ различныхъ районахъ и тѣмъ самымъ поощряютъ нѣкоторыя поизводства тамъ, гдѣ по мѣстнымъ условіямъ ихъ не должно быть, а съ другой стороны,—нарушаютъ равномѣрность условія сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ между районами, близкими къ извѣстнымъ рынкамъ сбыта и болѣе отдаленными, во многихъ Комитетахъ были высказаны пожеланія о замѣнѣ диференціальныхъ тарифовъ тарифами, увеличивающимися прямо пропорціонально разстоянію, по опредѣленной пудо-верстной ставкѣ.

Установленіе для перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ тарифовъ, пропорціональныхъ разстояніямъ, предлагалось какъ одинъ изъ способовъ для правильнаго опредѣленія, путемъ такого опыта, тѣхъ культуръ и производствъ, которыя являются наиболѣе подходящими для тѣхъ или иныхъ районовъ по ихъ мѣстнымъ условіямъ (Самарская, 565).

Однако, по поводу полной отмѣны принципа диференціальныхъ тарифовъ было замѣчено, что на этомъ принципѣ построена вся наша тарифная система, которая существуетъ давно и къ которой населеніе уже привыкло, а потому ломка существующей тарифной системы, несмотря на ея искусственность, можетъ внести нежелательное замѣшательство въ условія сельскохозяйственной промышленности отдѣльныхъ районовъ (Тульская, 372, 378; Харьковская, 18).

На ряду съ этимъ указывалось, что для приведенія дифференціальныхъ тарифовъ въ соотвѣтствіе съ интересами сельскохозяйственной промышленности, представляется желательнымъ при построеніи тарифовъ принять за основаніе длину пути, количество груза, назначеніе груза по его употребленію (предметы первой необходимости или роскоши) и по мѣсту назначенія (на вывозъ или на внутренній рынокъ) (Кіевская, 505).

Тарифы попудные и повагонные [105]).

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ было обращено особенное вниманіе на значительную разницу между попудными тарифами, примѣняемыми къ сравнительно мелкимъ перевозкамъ, и повагонными тарифами, примѣняемыми къ крупнымъ партіямъ. Указывалось, что стоимость провоза пуда одного и того же товара по попудному тарифу отъ 2 до 5 разъ превышаетъ стоимость перевозки по повагонному тарифу. Такъ, напр., провозъ керосина при повагонной отправкѣ на разстояніи въ 1.000 верстъ обходится въ 14,28 коп. съ пуда, а при попудной—47,22 коп. Затѣмъ провозъ кормовыхъ средствъ, отрубей, жмыховъ, барды и меласа попудными партіями обходится значительно дороже, чѣмъ повагонными, какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

На разстояніи:		Стоимость провоза: Отрубей и жмыховъ.	Барды, гречневой муки, картофельной мезги.	Чернаго меласа.
200 верстъ	попудно .	8,33 к. съ пуда	5,00 к. съ пуда	8,33 к. съ пуда.
	повагонно	3,33 » »	2,05 » »	6,67 » »
500 верстъ	попудно .	18,71 » »	11,25 » »	18,75 » »
	повагонно	8,33 » »	5,00 » »	10,25 » »
1000 верстъ	попудно .	35,41 » »	21,25 » »	35,42 » »
	повагонно	16,66 » »	10,00 » »	13,33 » »

Это приводитъ къ тому, что заграничный хозяинъ, имѣющій возможность взять вагонъ нашихъ кормовъ совмѣстно съ другими своими 10 сосѣдями, крупными хозяевами, на пространствѣ 10 кв. верстъ, получитъ эти продукты изъ-за 1.000 верстъ дешевле, чѣмъ нашъ средній хозяинъ, сидящій на такой площади одинъ и не имѣющій ни возможности, ни надобности везти къ себѣ цѣлый вагонъ, достанетъ тотъ же кормъ попудно лишь за 500 верстъ. Равнымъ образомъ, въ тарифахъ на перевозку кустарныхъ издѣлій усматривается значительная разница между попудными и повагонными тарифами, составляющая, напр., для цѣпного товара (колеса), на разстояніяхъ въ 679 вер. 13,6 коп. съ пуда (попудный тарифъ 24,05 к. съ пуда, а повагонный 10,45 коп. съ пуда) (Орловская, 756, 757).

Такая разница въ тарифахъ является тѣмъ болѣе ощутительною для сельскаго хозяйства, что повагонная единица, т. е. коли-

чество груза, къ которому только и можетъ быть примѣненъ повагонный тарифъ, весьма значительна, составляя 750 п. для зернового хлѣба (Подольская, 1099). Всѣ эти обстоятельства вызываютъ появленіе между производителями и потребителями массы посредниковъ, услуги которыхъ оплачиваются весьма дорого. По отношенію же къ кустарнымъ промысламъ разница между попудными и повагонными ставками всецѣло отдаетъ и кустарей, и потребителей ихъ произведеній въ руки скупщиковъ, такъ какъ ни одинъ кустарь не состоянiи пріобрѣсти матеріаловъ для своей работы полнымъ вагономъ, равно какъ ни одинъ потребитель не имѣетъ надобности въ пріобрѣтеніи оглоблей, дугъ, колесъ и т. п. вещей цѣлыми вагонами (Орловская, 756). Между прочимъ, было указано также, что повагоннымъ тарифомъ на перевозку шерсти могутъ воспользоваться лишь немногіе хозяева (Екатеринославская, 77).

Такое положеніе дѣла вызываетъ пожеланія объ уменьшеніи разницы между попудными и повагонными тарифами или даже о полномъ ихъ сравненіи, путемъ пониженія попуднаго тарифа до размѣра повагоннаго, въ тѣхъ видахъ, чтобы земледѣлецъ или кустарь могли отправлять свой продуктъ, не стѣсняясь его количествомъ (Виленская, 15).

Опасенія, что отмѣна разницы между попудными и повагонными тарифами вызоветъ движеніе неполныхъ вагоновъ, признаются неосновательными по слѣдующимъ соображеніямъ: 1) мелкіе грузы, предъявляемые въ значительномъ количествѣ, составятъ въ общемъ тѣ же большія партіи, 2) при распорядительности служащихъ всегда можно неполные вагоны соединять вмѣстѣ, 3) мелкіе грузы оплатятъ пробѣгъ сборнаго вагона дороже, такъ какъ неполные пуды отдѣльныхъ партій оплачиваются, какъ полные, 4) легковѣсные грузы, которыми при полной нагрузкѣ вагона не будетъ использована полная его подъемная сила, могутъ быть помѣщаемы съ тяжелыми грузами, и пробѣгъ вагона будетъ оплачиваться дороже, чѣмъ теперь, когда, напримѣръ, при перевозкѣ шерсти пробѣгъ вагона оплачивается платою лишь за 400 пудовъ, т. е. лишь за 53% его подъемной силы (Орловская, 759).

Навигаціонные и сезонные тарифы [106]).

Относительно навигаціонныхъ тарифовъ въ сужденіяхъ Комитетовъ замѣчаются два прямо противоположныхъ взгляда, а именно, съ одной стороны, эти тарифы признаются вредными, а съ другой— благопріятными для сельскохозяйственной промышленности. Основаніемъ для перваго взгляда послужили тѣ соображенія, что навигаціонные тарифы, предоставляя ничѣмъ не оправдываемое преимущество районамъ, расположеннымъ при водныхъ путяхъ, вмѣстѣ съ тѣмъ способствуютъ накопленію залежей хлѣбныхъ грузовъ центральныхъ губерній, такъ какъ въ концѣ навигаціоннаго періода желѣзныя дороги

положительно заваливаются хлѣбными грузами, предназначенными для отправки по навигаціонному тарифу съ волжскихъ пристаней; при этомъ хлѣбъ центральнаго района за недостаткомъ подвижного состава лежитъ на станціяхъ иногда очень продолжительное время, въ теченіе котораго желѣзныя дороги спѣшатъ отправить хлѣбъ, принятый ранѣе по навигаціонному тарифу (Курская, 10).

Вмѣстѣ съ этимъ обращается вниманіе на кратковременность дѣйствія пониженныхъ навигаціонныхъ тарифовъ. Вслѣдствіе этого въ короткій промежутокъ времени, лишь только открывается хлѣбная кампанія,—по навигаціонному тарифу вывозится и выбрасывается на всемірный рынокъ громадное количество хлѣба, который вслѣдствіе этого обезцѣнивается (Екатеринославская, 116).

Слѣдуетъ при этомъ отмѣтить, что при наличности указанныхъ выше нежелательныхъ послѣдствій существованія навигаціонныхъ тарифовъ необходимость существованія этихъ тарифовъ представляется въ то же время сомнительною и съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ нынѣ желѣзныя дороги и безъ отвлеченія грузовъ отъ водныхъ путей имѣютъ достаточное количество перевозокъ (Пензенская, 18). Кромѣ того, искусственное отвлеченіе грузовъ съ воды наноситъ серьезный вредъ судоходству по нашимъ внутреннимъ воднымъ путямъ, Днѣпру и Днѣстру (Бессарабская, 292; Подольская, 934). Такъ какъ, однако, навигаціонные тарифы уже существуютъ, то, хотя они и представляютъ зло, но все же отмѣна ихъ могла бы вредно отразиться на интересахъ районовъ, пользовавшихся этими тарифами. Поэтому было бы лучше смягчить это зло путемъ установленія строго опредѣленнаго срока для дѣйствія навигаціонныхъ тарифовъ и недопущенія продленія этого срока, такъ какъ всякое измѣненіе тарифа, въ томъ числѣ продленіе срока дѣйствія исключительныхъ навигаціонныхъ тарифовъ, вредно отражается на интересахъ сельскохозяйственнаго класса и торговцевъ другихъ районовъ, нарушаетъ устойчивость тарифовъ, а также усложняетъ ихъ и ведетъ къ переборамъ (Курская, 489; Тульская, 759).

Съ другой стороны, отмѣчается, что навигаціонные тарифы, внося конкуренцію между водными путями и желѣзными дорогами и удешевляя стоимость провоза, желательны въ интересахъ населенія. Однако, при существующихъ срокахъ ихъ примѣненія (для поволжскихъ губерній — съ 15 мая по 15 сентября) представляется крайне затруднительнымъ воспользоваться ими, такъ какъ послѣдній срокъ ихъ дѣйствія совпадаетъ со временемъ уборки урожая, и торговцы, учитывая заранѣе отмѣну навигаціоннаго тарифа, понижаютъ цѣны на хлѣбъ. Кромѣ того, торговцы, спѣша воспользоваться навигаціоннымъ тарифомъ, загромождаютъ станціи и обра-

зуютъ залежи. Въ виду этого предпочтительнѣе было бы срокъ дѣйствія навигаціонныхъ тарифовъ продолжить еще на нѣкоторое время, дабы избѣжать вредныхъ залежей, отъ которыхъ отправители часто терпятъ гораздо бо̀льшіе убытки, чѣмъ выгадываютъ отправкою хлѣба по навигаціонному пониженному тарифу. Равнымъ образомъ, начальный срокъ для примѣненія навигаціонныхъ тарифовъ оказывается запоздавшимъ, такъ какъ навигація открывается въ началѣ апрѣля, а тарифъ вступаетъ въ дѣйствіе лишь съ 15 мая, когда послѣдній транспортъ урожая прошлаго года уже уходитъ по воднымъ путямъ. Между тѣмъ къ этому времени желѣзныя дороги освобождаются отъ залежей, и для нихъ выгодно было бы получить нѣкоторое добавочное количество грузовъ, хотя бы по пониженному навигаціонному тарифу (Самарская, 83, 84; Симбирская, 47, 106).

Существованіе навигаціонныхъ тарифовъ на нашихъ южныхъ дорогахъ къ Черноморскимъ портамъ вызвало пожеланіе со стороны Бердянскаго Уѣзднаго Комитета объ установленіи навигаціоннаго тарифа также и по Бердянской линіи въ Бердянскій портъ (Таврическая, 35).

Въ цѣляхъ уравновѣшенія интересовъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ нѣтъ дешевыхъ водныхъ путей, высказываются пожеланія объ установленіи пониженныхъ сезонныхъ, на лѣтнее время, тарифовъ (Курская, 489). Сезонные пониженные тарифы могли бы послужить однимъ изъ средствъ для борьбы съ залежами и способствовать болѣе равномѣрному распредѣленію вывоза хлѣба въ теченіе всего года, такъ какъ, благодаря этому пониженію, у владѣльца хлѣба оказался бы ресурсъ для оплаты расходовъ по храненію хлѣба, задержаннаго отъ осенняго сбыта (Рязанская, 229, 230). На ряду съ такими сужденіями относительно значенія сезонныхъ тарифовъ, какъ мѣры, способствующей болѣе равномѣрному распредѣленію перевозокъ по временамъ года, было отмѣчено, что ожидать отъ установленія сезонныхъ, напр., весеннихъ, тарифовъ, уменьшенія осеннихъ и зимнихъ перевозокъ хлѣба не представляется возможнымъ вслѣдствіе того неблагопріятнаго финансоваго положенія, въ которомъ большею частью находятся наши производители, не имѣющіе возможности воздержаться отъ массоваго сбыта хлѣба осенью (Херсонская, 333).

Тарифы завозные и перемолочные [107]).

Относительно существованія завозныхъ тарифовъ для зернового хлѣба указывается, что тарифы эти представляютъ дополнительныя льготы къ тѣмъ, которыя уже предоставлены восточному и южному хлѣбу установленіемъ диференціальныхъ тарифовъ. Сущность этой льготы заключается въ томъ, что направляемое изъ далекихъ районовъ зерно можетъ быть выгружаемо въ завозныхъ складахъ, выжидать тамъ въ продолженіе 9 мѣсяцевъ спроса изъ ближай-

шихъ пунктовъ потребленія и послѣ вторичной нагрузки отправляться на любой пунктъ окончательнаго назначенія безъ перерыва диференціальнаго тарифа въ пунктѣ завознаго склада. Такимъ образомъ зерно изъ отдаленныхъ районовъ можетъ слѣдовать изъ завознаго склада въ пунктъ своего конечнаго назначенія по тарифнымъ ставкамъ, почти въ четыре раза болѣе дешевымъ, чѣмъ ставки, по которымъ можетъ быть отправляемо къ мѣсту потребленія зерно мѣстное, дорогое по производству.

Завозные склады всегда переполнены дешевымъ зерномъ, которое непрерывно дѣйствуетъ на пониженіе цѣнъ въ данныхъ районахъ. Такое угнетеніе цѣнъ оказывается тѣмъ сильнѣе, что дорогое зерно мѣстнаго производства нельзя сбыть иначе, какъ на заграничные рынки, къ которымъ, какъ близко расположеннымъ, подвозъ можетъ быть произведенъ только по весьма высокимъ на короткихъ разстояніяхъ ставкамъ ($^1/_{25}$ к. съ пуда и версты) вывознаго тарифа (Гродненская, 210).

Приведенными сужденіями въ достаточно полной мѣрѣ исчерпывается отрицательная сторона завозныхъ тарифовъ съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства нечерноземной полосы. Съ точки же зрѣнія интересовъ черноземной полосы существованіе завозныхъ тарифовъ представляетъ извѣстныя выгоды, такъ какъ даетъ возможность формировать партіи хлѣба въ элеваторахъ и частныхъ складахъ и затѣмъ по мѣрѣ надобности выпускать ихъ на рынокъ. Въ этихъ видахъ высказывается пожеланіе распространить дѣйствіе завозныхъ тарифовъ какъ на хлѣбные склады при станціяхъ, такъ равно и на земскіе и правительственные элеваторы, сооруженіе которыхъ необходимо для урегулированія хлѣбной торговли. Дѣйствіе завозныхъ тарифовъ было признано желательнымъ распространить не только на зерно, но также и на муку (Пензенская, 135). Однако, противъ допущенія завоза муки были сдѣланы рѣшительныя возраженія въ Комитетахъ нечерноземной полосы, въ виду того соображенія, что завозъ муки окончательно убьетъ мѣстную мукомольную промышленность (Гродненская, 132, 219).

По отношенію къ перемолочнымъ тарифамъ отмѣчаются также два взаимно противоположныхъ взгляда. Именно, указывается, что отъ существованія перемолочныхъ тарифовъ имѣютъ выгоду только сельскіе хозяева отдаленныхъ районовъ, которымъ и безъ того покровительствуетъ диференціальный хлѣбный тарифъ. При существованіи перемолочнаго тарифа отправка зерна на далекія разстоянія съ завозомъ на мельницу для переработки требуетъ сравнительно незначительнаго добавочнаго расхода къ общему расходу по перевозкѣ на всемъ протяженіи, тогда какъ при вывозѣ изъ центральныхъ губерній стоимость перевозки хлѣба является относительно большимъ дополнительнымъ бременемъ для сельскаго хозяйства (Курская, 10).

Затѣмъ, по нѣкоторымъ отзывамъ, перемолочные тарифы способствовали тому, что мелкое мукомольное производство убито и мукомолы-капиталисты находятся въ положеніи монополистовъ, отъ спроса которыхъ на зерно зависятъ мѣстныя цѣны (Гродненская, 381). Отмѣчается также, что, благодаря равенству тарифовъ на зерно и муку и существованію перемолочныхъ тарифовъ, на югѣ и востокѣ Россіи произошло большое развитіе мукомольнаго дѣла и притомъ въ формѣ крупныхъ промышленныхъ предпріятій; продукты производства этихъ предпріятій перевозятся на весьма отдаленныя разстоянія и оказываютъ крайне угнетающее вліяніе на старинное мукомолье и земледѣліе губерній центральныхъ, западныхъ, привислинскихъ и прибалтійскихъ (Ковенская, 19, 20) *).

Однако, на ряду съ полнымъ отрицаніемъ полезности перемолочныхъ тарифовъ указывается, что льгота, которую предоставляютъ перемолочные тарифы для мукомольной промышленности, могла бы быть примѣняема, какъ средство для усиленія вывоза нашихъ хлѣбныхъ продуктовъ за границу въ переработанномъ видѣ, и въ этихъ цѣляхъ слѣдовало бы не останавливаться передъ широкимъ примѣненіемъ перемолочныхъ тарифовъ для продуктовъ, предназначенныхъ къ вывозу за границу (Минская, 293).

Съ другой стороны, въ Комитетахъ центральныхъ губерній отмѣчается желательность возстановленія отмѣненныхъ во внутреннемъ сообщеніи перемолочныхъ тарифовъ, но безъ распространенія этой льготы на отруби и другіе отбросы мукомольнаго производства, въ цѣляхъ удержанія этихъ отбросовъ на мѣстахъ для потребностей мѣстнаго скотоводства (Курская, 846).

Благопріятное вліяніе перемолочныхъ тарифовъ на сельское хозяйство центральныхъ губерній усматривается изъ того, что въ прежнее время, когда перемолочные тарифы имѣли болѣе широкое примѣненіе, чѣмъ теперь, при желѣзнодорожныхъ станціяхъ возникло много паровыхъ, вѣтряныхъ и водяныхъ мельницъ, которыя перемалывали зерно, привозившееся издалека. На этихъ мельницахъ вырабатывалась сортовая мука для сбыта на сторону, а отруби оставались на мѣстѣ и поступали въ пользованіе мѣстнаго сельскаго хозяйства.

Для мельницъ центральнаго района перемолочный тарифъ оказывается существенно необходимымъ, такъ какъ для производства хорошей муки требуется смѣсь зерна разныхъ качествъ: твердаго и слабаго, ярового и озимаго, получить же зерно обоихъ этихъ сортовъ въ ближайшихъ районахъ не всегда возможно въ силу климатическихъ

*) Перемолочные тарифы во внутреннемъ сообщеніи уже отмѣнены и примѣняются только для муки, вывозимой за границу; вывозъ муки изъ Россіи, однако, весьма незначителенъ, а потому едва ли вывозные перемолочные тарифы могутъ принести ощутительный вредъ сельскимъ хозяевамъ. *Примѣч. составителя.*

условій. Поэтому хорошая мельница, которая должна вырабатывать муку опредѣленнаго типа, не можетъ обойтись исключительно мѣстнымъ зерномъ, а должна получать часть зерна издалека. Въ виду этого съ отмѣною перемолочнаго тарифа такая мельница должна ограничиться размоломъ мѣстнаго зерна и выработкой муки, которая въ зависимости отъ качества зерна не всегда отвѣчаетъ установившимся требованіямъ покупателей. Это обстоятельство отражается на цѣнахъ мѣстнаго зерна, которое, будучи даже высокосортнымъ, но не давая возможности вырабатывать муку высокаго достоинства, побуждаетъ мукомола понижать цѣну мѣстнаго зерна. Между тѣмъ для самихъ мельницъ невозможность выработки муки опредѣленнаго сорта оказывается губительною, и нерѣдки случаи закрытія мельницъ въ виду невозможности при такихъ условіяхъ продолжать производство.

Съ отмѣною перемолочныхъ тарифовъ все мукомольное дѣло сосредоточилось на крупныхъ мельницахъ, расположенныхъ или при большихъ потребительныхъ рынкахъ, или же въ крупныхъ центрахъ хлѣбной торговли, такъ какъ остановка зерна въ пути для перемола сдѣлалась крайне невыгодною въ тарифномъ отношеніи. Именно, при перевозкахъ зерна отъ пункта производства его до пункта потребленія муки, на разстояніи въ 400 верстъ, остановка зерна на полпути для размола повышаетъ провозную плату на 14 руб., что съ прибавленіемъ вторичныхъ дополнительныхъ сборовъ уже превышаетъ стоимость размола. Чѣмъ больше разстояніе перевозки, тѣмъ больше увеличивается тарифная невыгодность размола въ пути, такъ что, напримѣръ, на разстояніи отъ Уральска до Риги остановка зерна для перемола на мельницѣ въ Орловской губерніи вызываетъ переплату за провозъ свыше 70 руб. на вагонъ (Орловская, 758). Невыгодность же, съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства, концентраціи мукомольнаго дѣла въ пограничныхъ пунктахъ усматривается, между прочимъ, изъ того, что отруби идутъ оттуда за границу, такъ какъ провозъ отрубей изъ Риги въ Орловскую губернію обходится повагонно въ 15 коп., и попудно въ 33 коп. за пудъ, тогда какъ провозъ ихъ въ Лондонъ обойдется всего въ 8 коп. за пудъ (Орловская, 758).

Перемолочные тарифы оказываются выгодными также и для интересовъ южныхъ губерній какъ средство для развитія мѣстной мукомольной промышленности, а потому въ Елисаветградскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было высказано пожеланіе, чтобы перемолочные тарифы примѣнялись не только въ отношеніи вывоза за границу, какъ то установлено въ настоящее время, но также и для внутреннихъ сообщеній (Херсонская, 210).

Льготные тарифы [108]).

Сужденія и пожеланія, высказанныя въ Комитетахъ по отношенію къ самому существу льготныхъ тарифовъ, приведены въ

дальнѣйшихъ главахъ настоящаго свода, гдѣ обсуждаются тарифы на различные отдѣльные грузы, напримѣръ, на перевозку хлѣба, животныхъ, орудій, сѣмянъ, кормовъ, удобреній, переселенцевъ, и проч.

Въ настоящей же главѣ сведены лишь сужденія относительно самой формы льготныхъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія. Высказанныя по этому предмету сужденія сводятся главнымъ образомъ къ пожеланію, чтобы вообще были облегчены существующія условія примѣненія льготныхъ тарифовъ. Такъ, между прочимъ, указывается на желательность выработки и опубликованія постояннаго льготнаго тарифа для перевозки хлѣба въ районы, постигнутые неурожаемъ, съ тѣмъ, чтобы пользованіе этою льготою было предоставлено въ случаѣ надобности всѣмъ учрежденіямъ, вѣдающимъ продовольственное дѣло, не исключая и земствъ. Необходимость такой мѣры усматривается изъ того, что въ настоящее время льготные тарифы устанавливаются временно и затѣмъ отмѣняются, хотя по мѣстнымъ условіямъ еще имѣется надобность въ пользованіи этими тарифами. Конкретный примѣръ приводится по отношенію къ Вятской губерніи, гдѣ льготный тарифъ для перевозки хлѣба былъ установленъ лишь на нѣсколько недѣль и имъ воспользовались лишь очень немногіе отправители, по нормальному же тарифу пришлось платить въ 5 разъ дороже (Вятская, 277).

Общая мѣра въ смыслѣ облегченія условій пользованія льготными тарифами была предложена въ Кадниковскомъ Комитетѣ (Вологодской губ.), гдѣ было высказано пожеланіе, чтобы требуемыя свѣдѣнія о количествѣ и наименованіи товара, подлежащаго перевозкѣ по льготному тарифу, выдавались мѣстною полиціею съ надлежащимъ удостовѣреніемъ (Вологодская, 185).

Относительно условій примѣненія льготнаго тарифа на перевозку кормовъ было отмѣчено, что тарифомъ этимъ врядъ ли будутъ широко пользоваться въ виду хлопотливости и неопредѣленности условій относительно представленія требуемыхъ тарифомъ удостовѣреній (Лифляндская, 114).

Затруднительность пользованія льготными тарифами въ виду сложнаго порядка полученія удостовѣреній вызываетъ пожеланія, съ одной стороны, въ смыслѣ расширенія примѣненія льготныхъ тарифовъ, напр., путемъ увеличенія количества грузовъ, допускаемыхъ къ перевозкѣ по одному свидѣтельству на льготный провозъ, а съ другой стороны, въ смыслѣ расширенія числа учрежденій и лицъ, пользующихся правомъ выдачи таковыхъ свидѣтельствъ, путемъ включенія въ это число предводителей дворянства, земскихъ начальниковъ, Земскихъ Управъ, сельскохозяйственныхъ обществъ и Волостныхъ Правленій.

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ, Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Диференціальный строй тарифовъ признается вообще желательнымъ.

Волынская губ.: 1) Губернскій (24).
Вятская губ.: 2) Губернскій (22). 3) Нолинскій (482).
Курская губ.: 4) Старооскольскій (572).
Оренбургская губ.: 5) Губернскій (41)—**для хлѣба.**
Пензенская губ.: 6) Губернскій (18).
Подольская губ.: 7) Гайсинскій (518).
Полтавская губ.: 8) Губернскій (66). 9) Роменскій (775).
Харьковская губ.: 10) Губернскій (19).

2. Диференціальные тарифы желательно оставить только въ вывозномъ сообщеніи, во внутреннемъ же ввести пудо-верстные (пропорціональные) тарифы.

Виленская губ.: 1) Виленскій У. (87).
Калужская губ.: 2) Козельскій (96).
Ковенская губ.: 3) Вилькомирскій (39).
Минская губ.: 4) Губернскій (7). 5) Игуменскій (160, 172). 6) Минскій У. (197).
Могилевская губ.: 7) Губернскій (12).
Рязанская губ.: 8) Раненбургскій (329, 339).
Тамбовская губ.: 9) Губернскій (13). 10) Кирсановскій (193). 11) Шацкій (435).
Тульская губ.: 12) Крапивенскій (356). 13) Тульскій У. (469).

3. Диференціальные тарифы представляются вообще не желательными и взамѣнъ ихъ слѣдуетъ установить пудо-верстные (пропорціональные) тарифы.

Бессарабская губ.: 1) Бендерскій (160, 180).
Волынская губ.: 2) Владиміръ-Волынскій (57). 3) Луцкій (158). 4) Староконстантиновскій (228, 229)—**по $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты на разстояніяхъ свыше 1.000 вер., особенно для муки.**
Гродненская губ.: 5) Пружанскій (504).
Казанская губ.: 6) Губернскій (20). 7) Лаишевскій (53).
Калужская губ.: 8) Калужскій У. (75). 9) Тарусскій (311, 317).
Ковенская губ.: 10) Ковенскій У. (49)—**для хлѣба.**
Курская губ.: 11) Льговскій (393). 12) Путивльскій (552)—**по $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты.** 13) Фатежскій (788).
Могилевская губ.: 14) Чаусскій (147).
Нижегородская губ.: 15) Сергачскій (557, 567).
Орловская губ.: 16) Ливенскій (576). 17) Малоархангельскій (616). 18) Мценскій (670).
Рязанская губ.: 19) Пронскій (285). 20) Сапожковскій (612).
Таврическая губ.: 21) Мелитопольскій (112).
Тамбовская губ.: 22) Елатомскій (182). 23) Липецкій (300). 24) Моршанскій (326). 25) Темниковскій (410).
Тульская губ.: 26) Епифанскій (205, 210). 27) Ефремовскій (317) — **особенно во внутреннемъ сообщеніи.**
Херсонская губ.: 28) Ананьевскій (197).
Черниговская губ.: 29) Глуховскій (155). 30) Остерскій (372).

4. Желательно смягчить рѣзкость диференцировки существующихъ тарифовъ, чтобы окраины не давили губерній коренной Россіи.

Курская губ.: 1) Льговскій (393). 2) Новооскольскій (470).
Орловская губ.: 3) Болховскій (286).
Харьковская губ.: 4) Харьковскій У. (16, 14, 427).
Черниговская губ.: 5) Губернскій (28). 6) Стародубскій (417, 422).

5. Тарифы желательно диференцировать: 1) по длинѣ пути, 2) по количеству груза, 3) по предметамъ первой необходимости и предметомъ роскоши, и 4) по назначенію за границу или внутрь страны.

Кіевская губ.: Каневскій (475).

6. Желательно уравнять для земледѣльцевъ тарифъ попудный съ повагоннымъ.

Виленская губ.: Губернскій (15).

7. Желательно уменьшить разницу между попудными и повагонными тарифами.

Орловская губ.: 1) Губернскій (193). 2) Трубчевскій (754).
Тульская губ.: 3) Епифанскій (210).

8. Отмѣна навигаціонныхъ тарифовъ:

а) желательна.

Екатеринославская губ.: 1) Новомосковскій (232).
Курская губ.: 2) Губернскій (10). 3) Новооскольскій (470).
Пензенская губ.: 4) Губернскій (18).
Подольская губ.: 5) Могилевскій (935).

б) не желательна.

Полтавская губ.: Губернскій (35).

9. Желательно установить пониженный навигаціонный тарифъ съ Бердянской линіи къ Бердянскому порту.

Таврическая губ.: Бердянскій (35).

10. Желательно установленіе сезонныхъ (весеннихъ и лѣтнихъ) пониженныхъ тарифовъ.

Волынская губ.: 1) Староконстантиновскій (229).
Минская губ.: 2) Минскій У. (197).
Орловская губ.: 3) Губернскій (90).
Рязанская губ.: 4) Губернскій (19). 5) Михайловскій (226).

11. Существованіе завозныхъ тарифовъ:

а) желательно.

Пензенская губ.: 1) Саранскій (140)—**для земскихъ и правительственныхъ элеваторовъ.**
Херсонская губ.: 2) Елисаветградскій (210).

б) не желательно.

Гродненская губ.: 1) Бѣльскій (381).
Ковенская губ.: 2) Вилькомірскій (39).
Курская губ.: 3) Губернскій (10).
Могилевская губ.: 4) Губернскій (12). 5) Чаусскій (147).

12. Существованіе перемолочныхъ тарифовъ:

а) желательно.

Орловская губ.: 1) Трубчевскій (754).
Херсонская губ.: 2) Елисаветградскій (210)—**и во внутреннихъ сообщеніяхъ.**

б) не желательно.

Гродненская губ.: 1) Бѣльскій (381).
Курская губ.: 2) Губернскій (10).

13. Желательно упростить и облегчить порядокъ полученія права на примѣненіе льготнаго тарифа къ перевозкѣ извѣстныхъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ томъ смыслѣ, чтобы требуемыя данныя о количествѣ и наименованіи товаровъ, подлежащихъ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, были выдаваемы мѣстною полиціею съ надлежащимъ удостовѣреніемъ.

Вологодская губ.: Кадниковскій (185).

14. Необходимо выработать и опубликовать постоянный льготный тарифъ на перевозку хлѣба и пользованіе имъ предоставить всѣмъ учрежденіямъ, вѣдающимъ продовольственное дѣло, въ томъ числѣ и земству во время продовольственныхъ кампаній.

Вятская губ.: Глазовскій (235).

Глава XXV. Дополнительные сборы.

1. Дополнительные сборы вообще. — 2. Сборы на станціонные расходы. — 3. Сборъ за нагрузку и выгрузку. — 4. Сборъ за взвѣшиваніе. — 5. Сборъ за храненіе (полежалое). — 6. Сборъ въ $^1/_5$ к. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ. — 7. Сборъ за простой и за приспособленіе вагоновъ. — 8. Плата за аренду желѣзнодорожной земли. — 9. Заключенія Комитетовъ.

Дополнительные сборы вообще [109]).

Въ сужденіяхъ Комитетовъ относительно дополнительныхъ сборовъ, взимаемыхъ желѣзными дорогами сверхъ провозной платы, содержатся многочисленныя указанія на то, что какъ размѣры этихъ дополнительныхъ сборовъ, такъ равно и основанія ихъ взиманія представляются не вполнѣ удовлетворительными съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства.

Въ настоящее время дополнительные сборы при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ взимаются въ слѣдующихъ размѣрахъ съ вагона въ 750 пуд.: за станціонные расходы 3 р. 75 к., за нагрузку 1 р. 65 к., за выгрузку 83 к., за взвѣшиваніе 1 р. 50 к., за пользованіе щитами (при перевозкахъ въ ссыпную) 75 коп., за марки и за бланки накладныхъ 16 коп., сборъ въ $^1/_5$ к. съ пуда на устройство приспособленій для храненія грузовъ 1 руб. 50 коп., а всего 10 р. 14 к. Такой размѣръ дополнительныхъ сборовъ признается весьма высокимъ, особенно для перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ, такъ какъ онъ составляетъ на разстояніяхъ въ 50 верстъ 90% провозной платы, тогда какъ на большихъ разстояніяхъ, примѣрно въ 3.000 верстъ, сборъ этотъ увеличиваетъ провозную плату только на 3,4% (Виленская, 32).

Вслѣдствіе указанной высоты дополнительныхъ сборовъ оказывается, что перевозку на короткихъ разстояніяхъ выгоднѣе совершать гужемъ, къ каковому способу перевозки прибѣгаютъ, напр., при отправкѣ казеннаго вина изъ оптовыхъ складовъ на мѣста продажи. Примѣромъ указывается Новооскольскій винный складъ, отправляющій казенное вино въ Чернянку, Голофѣевку и даже въ г. Старый-Осколъ на лошадяхъ рядомъ съ линіей желѣзной дороги (Курская, 497, 498).

Между тѣмъ отъ 50 до 60% вагоновъ, прибывающихъ въ порты, идутъ обратно порожнемъ, и, несомнѣнно, что съ пониженіемъ дополнительныхъ сборовъ, хотя бы на разстояніяхъ до 100 верстъ, вагонами этими могло бы воспользоваться мѣстное населеніе для перевозки своихъ продуктовъ, при чемъ получалась бы обоюдная выгода какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для населенія. Такое пониженіе представляется, повидимому, возможнымъ; дополнительные сборы, напр., на американскихъ желѣзныхъ дорогахъ, составляютъ всего 0,58 коп. съ пуда (Курская, 497, 498).

Соотвѣтственно сему высказаны пожеланія, чтобы дополнительные сборы были или понижены, примѣрно, до 3 р. съ вагона (Орловская, 135), или вовсе отмѣнены (Курская, 9), или же установлены въ извѣстномъ процентномъ отношеніи къ провозной платѣ (Виленская, 32). На ряду съ этимъ слѣдуетъ отмѣтить пожеланія о пересмотрѣ при участіи свѣдущихъ лицъ существующихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ, съ цѣлью ихъ уменьшенія (Херсонская, 234).

Независимо отъ этого, по отношенію къ размѣрамъ дополнительныхъ сборовъ, которые взимаются при подачѣ вагоновъ и ссыпкѣ хлѣба въ одесскіе хлѣбные магазины, указывается, что размѣры эти представляются увеличенными на 4 р. 66 к. съ вагона по сравненію съ тѣми расходами, которые приходится нести при выгрузкѣ хлѣба въ Одесскій элеваторъ. Дѣйствительно, въ первомъ случаѣ, сверхъ указанныхъ выше общихъ дополнительныхъ сборовъ (кромѣ сбора за выгрузку), взимается за подачу вагоновъ къ магазину 1 р. 89 к., за выгрузку 1 р. 87 к. и за высыпку въ магазины 1 р. 73 к., во второмъ же случаѣ—всѣ три перечисленныя выше операціи обходятся съ вагона въ 750 пуд., всего въ 83 к., составляющія сборъ собственно за выгрузку.

Въ виду этого указывалось на желательность пониженія названныхъ дополнительныхъ сборовъ, при чемъ пониженіе это признавалось возможнымъ, ибо въ другихъ городахъ (напр., въ Николаевѣ) аналогичные сборы значительно меньше (Херсонская, 333).

Сборы на станціонные расходы[110]).

По отношенію къ одному изъ перечисленныхъ выше дополнительныхъ сборовъ, именно къ сбору за станціонные расходы, было высказано пожеланіе, чтобы этотъ сборъ былъ пониженъ для хлѣбныхъ грузовъ съ 0,5 до 0,2 к. съ пуда (Херсонская, 210), или же съ 3 р. 75 к. до 2 р. съ вагона (Курская, 840).

На ряду съ этимъ слѣдуетъ отмѣтить пожеланіе о совершенной отмѣнѣ сбора за станціонные расходы при перевозкѣ на разстояніяхъ до 100 верстъ (Курская, 497). Пожеланіе о совершенной отмѣнѣ сбора на станціонные расходы при перевозкахъ скота было

мотивировано тѣмъ соображеніемъ, что при перевозкѣ скота желѣзная дорога особыхъ расходовъ не несетъ, такъ какъ нагрузка и выгрузка скота производятся отправителемъ и получателемъ (Подольская, 915).

Сборъ за нагрузку и выгрузку [111]).

По отношенію къ сбору за нагрузку и выгрузку были высказаны пожеланія объ уменьшеніи такового сбора, а также и о предоставленіи грузохозяевамъ права производить операціи по нагрузкѣ и выгрузкѣ своими средствами (Курская, 498; Самарская, 274). Особенно желательною представляется эта послѣдняя мѣра при сдачахъ хлѣба въ зернохранилища (Саратовская, 193, 365, 419).

Сборъ за взвѣшиваніе [112]).

По отношенію къ сбору за взвѣшиваніе указывалось на желательность установленія обязательнаго взвѣшиванія грузовъ безъ взиманія за это особой платы какъ на станціяхъ отправленія (Тверская, 420), такъ и на станціяхъ назначенія при сдачѣ получателю (Владимірская, 50, 74).

Сборъ за храненіе (полежалое) [113]).

Изъ числа другихъ дополнительныхъ сборовъ наибольшее вниманіе было обращено на сборъ за храненіе какъ на станціяхъ отправленія, такъ и на станціяхъ назначенія (такъ называемое «полежалое»). По отношенію къ сбору за храненіе на станціяхъ отправленія было отмѣчено, что, при складываніи хлѣба въ станціонныя помѣщенія въ ожиданіи очереди отправки, отправитель лишенъ права, въ случаѣ чрезмѣрно долгаго ненаступленія срока отправки, получить грузъ обратно, такъ какъ желѣзныя дороги взимаютъ при этомъ плату за храненіе въ такомъ размѣрѣ, который зачастую превышаетъ размѣръ провозной платы. Это обстоятельство вызвало пожеланіе, чтобы храненіе въ складахъ желѣзной дороги груза, не отправленнаго по назначенію по винѣ желѣзной дороги, производилось безплатно (Симбирская, 47, 48).

По отношенію къ сбору за храненіе на станціяхъ назначенія было указано, что въ настоящее время онъ взимается въ высокомъ размѣрѣ, независимо отъ того, по какой причинѣ получатель не могъ взять грузъ со станціи; между тѣмъ бываютъ случаи, когда вслѣдствіе бездорожья нѣтъ возможности своевременно взять грузъ со станціи (Смоленская, Труды Уѣздн. Ком., 76). Кромѣ того, отсутствіе срочности доставки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ ставитъ получателя въ невозможность разсчитать, когда именно прибудетъ грузъ. Въ то же время безплатный срокъ храненія въ настоящее время установленъ слишкомъ короткій (Подольская, 948; Псковская, 59). Это обстоятельство вызываетъ необходимость посредничества комиссіонеровъ и сопровождается излишними накладными расходами (Подольская, 995).

По отношенію къ храненію хлѣба въ спеціальныхъ зернохранилищахъ было указано, что допущенные правилами о ссудо-скла-

дочныхъ операціяхъ 6-тимѣсячный срокъ храненія незаложеннаго хлѣба и 9-тимѣсячный для заложеннаго представляются недостаточными (Саратовская, 419). Самый же сборъ за храненіе въ зернохранилищахъ настолько высокъ, что, составляя 12 и болѣе годовыхъ процентовъ стоимости отдаваемаго на храненіе товара (напр., ячменя), затрудняетъ пользованіе зернохранилищами (Екатеринославская, 77).

Въ виду перечисленныхъ выше обстоятельствъ были высказаны пожеланія, чтобы сборъ за храненіе на станціяхъ отправленія не взимался въ тѣхъ случаяхъ, когда желѣзная дорога не можетъ своевременно отправить хлѣбъ по назначенію. Затѣмъ было указано на желательность пониженія сбора за храненіе въ зернохранилищахъ и продленія самаго срока храненія въ зернохранилищахъ, какъ заложеннаго, такъ и не заложеннаго у желѣзныхъ дорогъ, хлѣба до одного года (Саратовская, 193).

Кромѣ того, существующій срокъ безплатнаго храненія грузовъ на станціяхъ назначенія предлагалось увеличить въ особенности для огнеупорныхъ матеріаловъ, предназначенныхъ къ отправкѣ гужемъ въ земскіе склады; для послѣднихъ грузовъ предлагалось продлить срокъ безплатнаго храненія до двухъ недѣль (Херсонская, 206).

Наконецъ, было высказано пожеланіе объ уменьшеніи сбора за храненіе на станціяхъ назначенія, а также о полной отмѣнѣ его въ тѣхъ случаяхъ, когда желѣзная дорога не доставитъ грузъ въ установленный срокъ (Херсонская, 362) или доставитъ ранѣе этого срока; въ послѣднемъ случаѣ безплатное храненіе должно имѣть мѣсто лишь до наступленія срока доставки, опредѣляемаго на установленныхъ для сего основаніяхъ (Тверская, 420).

Сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ 114).

Установленный статьею 50 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда на устройство приспособленій для храненія грузовъ, взимаемый на станціяхъ отправленія, признается прежде всего несправедливымъ по существу. По характерному выраженію одного изъ докладовъ Сѣвскому Комитету (Орловской губ.), «сборъ этотъ равносиленъ особому сбору на устройство крыши, который домовладѣлецъ вздумалъ бы наложить на своихъ квартирантовъ»,—такъ какъ желѣзныя дороги и безъ того обязаны хранить грузы, если они не могутъ быть своевременно отправлены. Затѣмъ указывается, что сборъ въ $^1/_5$ коп. не достигаетъ, повидимому, своей цѣли, такъ какъ, хотя сборъ этотъ и взимается уже давно, складочныхъ помѣщеній на станціяхъ все-таки недостаточно (Орловская, 760).

Кромѣ того отмѣчается, что существующія условія взиманія сбора въ $^1/_5$ коп. представляются въ нѣкоторомъ отношеніи не-

правильными, такъ какъ сборъ этотъ не взыскивается съ грузовъ, отправляемыхъ изъ частныхъ складовъ, приписанныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, и въ то же время взыскивается при отправкѣ изъ зернохранилищъ, арендованныхъ у желѣзной дороги. При этомъ указывается, что взимать названный сборъ представлялось бы справедливымъ съ того грузохозяина, который за храненіе хлѣба въ складахъ желѣзной дороги до погрузки въ вагоны ничего не заплатилъ, но, разъ уплачено желѣзной дорогѣ за аренду зернохранилища, то сборъ въ 1/5 коп. съ пуда является уже вторичнымъ налогомъ за пользованіе складами дороги, что по существу дѣла неправильно (Саратовская, 419). Однако, при обсужденіи этого предложенія въ Саратовскомъ Губернскомъ Комитетѣ было обращено вниманіе на то, что случаи аренды складовъ у желѣзной дороги частными лицами сравнительно рѣдки, и что аренда зернохранилищъ у желѣзной дороги представляется вообще нежелательною, такъ какъ лишаетъ другихъ отправителей возможности пользоваться складочными помѣщеніями; въ виду этого Губернскій Комитетъ отклонилъ предложеніе объ освобожденіи отъ сбора въ 1/5 коп. съ пуда хлѣба, хранимаго въ арендованныхъ у желѣзныхъ дорогъ складахъ (Саратовская, 193).

Кромѣ того, были отмѣчены нѣкоторые недостатки существующихъ правилъ относительно расходованія сбора въ 1/5 коп., согласно которымъ сборъ этотъ расходуется на устройство складочныхъ помѣщеній не только на той станціи, на которой онъ фактически взысканъ, но также и на другихъ станціяхъ данной желѣзной дороги. Такое положеніе признается неправильнымъ, такъ какъ при немъ отправители большихъ станцій несутъ извѣстный налогъ въ пользу отправителей болѣе мелкихъ станцій, гдѣ желѣзная дорога устраиваетъ складочныя помѣщенія за счетъ суммъ сбора въ 1/5 к., собранныхъ на другихъ станціяхъ (Тульская, 124).

Въ виду перечисленныхъ обстоятельствъ были высказаны пожеланія или о полной отмѣнѣ сбора въ 1/5 к. съ пуда, или же объ измѣненіи порядка расходованія его въ томъ смыслѣ, чтобы суммы сбора расходовались на тѣхъ именно станціяхъ, на которыхъ онѣ были взысканы. Затѣмъ, было указано на желательность, чтобы сборъ въ 1/5 коп. съ пуда поступалъ въ общій фондъ въ Государственное Казначейство, съ тѣмъ, чтобы земствамъ и сельскохозяйственнымъ товариществамъ было предоставлено право ходатайствовать о выдачѣ изъ этого фонда ссудъ на устройство зернохранилищъ. Погашеніе означенныхъ ссудъ, а также уплата по нимъ процентовъ могли бы быть производимы изъ сбора за пользованіе зернохранилищами. Пожеланіе это мотивировано тѣмъ, что дѣло организаціи храненія зерновыхъ продуктовъ и устройства складовъ должно быть предоставлено мѣстнымъ учрежденіямъ, наиболѣе близко стоящимъ

къ земледѣлію. Предоставленіе же устройства складочныхъ помѣщеній для храненія зерновыхъ продуктовъ желѣзнодорожнымъ правленіямъ едва ли можетъ быть признано цѣлесообразнымъ. Между тѣмъ, по существующимъ правиламъ расходованія сбора въ $^1/_5$ коп., устройство складочныхъ помѣщеній предоставлено именно желѣзнымъ дорогамъ (Херсонская, 191).

На ряду съ этимъ слѣдуетъ отмѣтить пожеланіе, чтобы сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда взимался съ хлѣбныхъ грузовъ на всѣхъ станціяхъ безъ исключенія, въ тѣхъ видахъ, чтобы было достигнуто скорѣйшее оборудованіе желѣзныхъ дорогъ складочными помѣщеніями (Рязанская, 91, 276).

Сборъ за простой и приспособленіе вагоновъ [115]).

По отношенію къ сбору за простой вагоновъ было высказано пожеланіе, чтобы плата за простой вагоновъ, нагруженныхъ земледѣльческими орудіями, прибывшими для земскихъ складовъ, не взималась въ теченіе 3 дней по прибытіи груза на станцію; при этомъ начальникъ станціи долженъ увѣдомить представителя земства о прибытіи товара, земскій же агентъ долженъ выгрузить товаръ въ указанный трехдневный срокъ и вывезти со станціи въ теченіе 10 дней безъ уплаты сбора за храненіе (Харьковская, 233).

Кромѣ перечисленныхъ выше сборовъ, размѣръ которыхъ точно установленъ въ дѣйствующихъ тарифахъ, въ Комитетахъ были подвергнуты обсужденію также и такіе сборы,—какъ, напримѣръ, сборъ за приспособленіе вагоновъ и за аренду желѣзнодорожной земли,—размѣръ которыхъ тарифами не предусмотрѣнъ. Существующая неопредѣленность въ размѣрѣ сборовъ за приспособленіе вагоновъ при перевозкѣ, напр., лошадей, ведетъ къ тому, что за прибавку въ вагонѣ двухъ старыхъ досокъ взимается нѣсколько рублей; притомъ на каждой станціи плата эта различна. Между тѣмъ по самому существу сборъ этотъ неправиленъ, такъ какъ безъ приспособленія невозможно перевезти лошадь, и, слѣдовательно, тарифъ долженъ заключать въ себѣ оплату расходовъ желѣзной дороги не только по перемѣщенію груза, но также и по приспособленію вагона къ перевозкѣ. Кромѣ того, неопредѣленность размѣра этого сбора ведетъ къ поборамъ со стороны желѣзнодорожныхъ служащихъ (Рязанская, 349).

Въ виду этого было высказано пожеланіе о томъ, чтобы особаго сбора за приспособленіе вагоновъ при перевозкѣ животныхъ не взималось.

Плата за аренду желѣзнодорожной земли [116]).

Что касается платы за аренду желѣзнодорожной земли, то въ С.-Петербургскомъ Губернскомъ Комитетѣ было отмѣчено, что производимое непосредственнымъ распоряженіемъ управленій желѣзныхъ дорогъ повышеніе платы за занятіе желѣзнодорожной

земли для склада дровъ нерѣдко парализуетъ значеніе удешевленныхъ тарифовъ на этотъ грузъ, установленныхъ правительственными учрежденіями, такъ какъ повышеніе арендной платы бываетъ очень значительно, напримѣръ, съ 10 до 60 коп. за квадратную сажень (С.-Петербургская, 17, 35).

Въ виду этого было высказано пожеланіе о недопущеніи повышенія арендныхъ цѣнъ за землю для склада дровъ самими желѣзнодорожными управленіями безъ санкціи правительственной власти.

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно пониженіе дополнительныхъ сборовъ вообще.

Виленская губ.: 1) Лидскій (130).
Екатеринославская губ.: 2) Бахмутскій (91).
Курская губ.: 3) Старооскольскій (470).
Орловская губ.: 4) Сѣвскій (739).
Полтавская губ.: 5) Прилукскій (764).
Рязанская губ.: 6) Губернскій (17). 7) Раненбургскій (339)—**при перевозкѣ животныхъ.**
Симбирская губ.: 8) Симбирскій У. (488).
Таврическая губ.: 9) Губернскій (10)—**при отправкахъ на короткихъ разстояніяхъ.** 10) Ѳеодосійскій (267)—**то же.**
Тульская губ.: 11) Губернскій (21). 12) Новосильскій (371).
Черниговская губ.: 13) Городнянскій (185, 189).
Херсонская губ.: 14) Одесскій (234) — **съ пересмотромъ въ спеціальномъ совѣщаніи.**

2. Желательна отмѣна дополнительныхъ сборовъ вообще.

Виленская губ.: 1) Лидскій (130).
Курская губ.: 2) Губернскій (9).
Рязанская губ.: 3) Сапожковскій (612).
Харьковская губ.: 4) Волчанскій (209)—**включить въ тарифъ.**

3. Желательно взимать дополнительные сборы сообразно съ разстояніемъ перевозки.

Орловская губ.: Губернскій (93).

4. Желательно пониженіе сбора за станціонные расходы.

Курская губ.: 1) Шигровскій (840)—**до 2 руб. съ вагона въ 750 пуд.**
Херсонская губ.: 2) Елисаветградскій (210)—**до $^1/_5$ коп. съ пуда.**

5. Желательно пониженіе сбора за выгрузку.

Виленская губ.: 1) Виленскій У. (87).
Самарская губ.: 2) Бугурусланскій (239)—**и за нагрузку.**
Саратовская губ.: 3) Губернскій (193)—**въ зернохранилища.** 4) Вольскій (366).

6. Желательно понизить сборъ за взвѣшиваніе хлѣба при пріемѣ въ зернохранилища.

Саратовская губ.: 1) Губернскій (193). 2) Вольскій (366)

7. Желательно отмѣнить сборъ за взвѣшиваніе.

Владимірская губ.: 1) Губернскій (50). 2) Владимірскій У. (74).

Тверская губ.: 3) Старицкій (420).

8. Желательно понизить сборъ за храненіе.

Екатеринославская губ.: 1) Александровскій (77)—**въ зернохранилищахъ.**

Смоленская губ.: 2) Губернскій (131). 3) Вяземскій (76).

Ярославская губ.: 4) Губернскій (28). 5) Романово-Борисоглѣбскій (28, 199).

9. Желательно отмѣнить плату за храненіе.

Подольская губ.: 1) Проскуровскій (995, 1013).

Симбирская губ.: 2) Губернскій (48)—**съ грузовъ, не отправленныхъ по винѣ дороги.**

Тверская губ.: 3) Старицкій (420)—**на станціяхъ назначенія за время до наступленія предѣльнаго срока доставки.**

10. Желательно отмѣнить взиманіе сбора за храненіе груза на станціяхъ назначенія въ тѣхъ случаяхъ, когда желѣзная дорога просрочитъ доставку.

Херсонская губ.: Тираспольскій (362).

11. Желательно увеличить вообще срокъ безплатнаго храненія.

Псковская губ.: Губернскій (59).

12. Желательно отмѣнить правило о принятіи груза получателемъ по истеченіи 6 часовъ по прибытіи на станцію назначенія.

Подольская губ.: Ольгопольскій (948).

13. Желательно увеличеніе до двухъ недѣль срока безплатнаго храненія огнеупорныхъ матеріаловъ, предназначенныхъ къ отправкѣ гужемъ въ земскіе склады.

Херсонская губ.: Елисаветградскій (206).

14. Желательно, чтобы чистый доходъ отъ сбора за храненіе хлѣба въ складахъ, уже построенныхъ желѣзными дорогами, вносился въ казначейства для усиленія средствъ на постройку новыхъ складовъ.

Херсонская губ.: Елисаветградскій (210).

15. Желательно отмѣнить сборъ въ $^1/_5$ коп. на устройство приспособленій для храненія грузовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда грузы отправляются изъ арендованныхъ у желѣзныхъ дорогъ зернохранилищъ.

Саратовская губ.: Вольскій (366).

16. Желательно уничтоженіе дополнительныхъ сборовъ за приспособленіе вагоновъ при перевозкѣ животныхъ.

Рязанская губ.: Раненбургскій (339).

17. Желательно пониженіе арендной платы за складку дровъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

С.-Петербургская губ.: Губернскій (17).

Глава XXVI. Тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

1. Дѣйствующая система хлѣбныхъ тарифовъ.—2. Высота хлѣбныхъ тарифовъ.—3. Соотношеніе между вывознымъ и внутреннимъ хлѣбными тарифами.—4. Вывозной хлѣбный тарифъ.—5. Внутренній хлѣбный тарифъ.—6. Соотношеніе между тарифами на перевозку зернового хлѣба и перемолочныхъ продуктовъ.—7. Соотношеніе между тарифами на перевозку сѣрыхъ и красныхъ хлѣбовъ.—8. Заключенія Комитетовъ.

Среди всѣхъ тарифныхъ вопросовъ, обсуждавшихся Комитетами, вопросу о тарифахъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ было придано первенствующее значеніе, такъ какъ хлѣбъ является главнымъ продуктомъ нашей сельскохозяйственной промышленности. Относительно хлѣбныхъ тарифовъ былъ представленъ цѣлый рядъ докладовъ, и въ засѣданіяхъ Комитетовъ были сдѣланы многочисленныя заявленія, въ которыхъ выяснились положительныя и отрицательныя стороны дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифовъ. При этомъ были подвергнуты оцѣнкѣ основанія, на которыхъ построена дѣйствующая система хлѣбныхъ тарифовъ, размѣръ провозныхъ платъ и порядокъ примѣненія ихъ.

Дѣйствующая система хлѣбныхъ тарифовъ.

Въ настоящее время система нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Къ числу хлѣбныхъ грузовъ, которые согласно тарифной номенклатурѣ раздѣлены на 4 категоріи, относятся:

а) хлѣбъ въ зернѣ (рожь, пшеница, суржа, овесъ, ячмень, гречиха, полба, кукуруза, сорго, гоми, джугара, горохъ, фасоль, бобы), составляющій I категорію;

б) мука, крупа, солодъ и толокно—II категорія;

в) хлѣбные сметки, отруби и сѣмянныя выжимки—III категорія;

г) сѣмена масляничныя (льняное, конопляное, рѣпаковое, рыжиковое и др.)—IV категорія.

По строю своему хлѣбные тарифы являются диференціальными и выражены въ видѣ общихъ тарифныхъ формулъ, устанавливающихъ зависимость между провозной платой и протяженіями перевозки. Формулы эти различны для перевозокъ до портовъ и пограничныхъ пунктовъ, съ одной стороны, и до внутреннихъ рын-

ковъ—съ другой. Размѣръ провозныхъ платъ для перевозокъ въ вывозномъ сообщеніи одинаковъ для всѣхъ грузовъ I и III категорій, т. е. для всякаго рода зернового хлѣба, отрубей и сѣмянныхъ выжимокъ. Для перевозки грузовъ II категоріи (перемолочные продукты) въ вывозномъ сообщеніи допущена скидка въ 20% съ зернового тарифа, при условіи предъявленія удостовѣренія о томъ, что мука дѣйствительно вывезена за границу; для перевозокъ же масляничныхъ сѣмянъ вывозной тарифъ, повышаясь противъ зернового съ разстоянія въ 180 верстъ,—на 260 верстахъ превышаетъ зерновой тарифъ почти на 2 коп., и эта разница сохраняется затѣмъ для всѣхъ послѣдующихъ разстояній. Что же касается внутреннихъ тарифовъ, то таковые одинаковы для грузовъ I, II и IV категорій; тарифъ же для грузовъ III категоріи (отрубей и жмыховъ) значительно пониженъ по сравненію съ зерновымъ на всѣхъ разстояніяхъ, особенно же на среднихъ. Указанныя соотношенія въ хлѣбныхъ тарифахъ установлены для повагонныхъ перевозокъ; для попудныхъ же перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ установленъ одинъ общій для всѣхъ четырехъ категорій тарифъ.

Независимо отъ общихъ тарифныхъ формулъ, для нѣкоторыхъ сообщеній установлены исключительные тарифы, отступающіе отъ этихъ формулъ. Въ этомъ отношеніи наиболѣе существеннымъ исключеніемъ является тарифъ для перевозки сибирскаго хлѣба на внутренніе, а также и вывозные, рынки. Существенное отличіе его состоитъ въ томъ, что при перевозкѣ сибирскаго хлѣба плата разсчитывается не за общее протяженіе перевозки, а особо по внутреннему тарифу отъ станціи Сибирской дороги за часть пути до Челябинска (такъ называемый «переломъ тарифной формулы» въ Челябинскѣ) и особо по подлежащему (внутреннему или вывозному) тарифу за остальную часть пути. Кромѣ того, для облегченія вывоза сибирскаго хлѣба черезъ Архангельскъ, установлены спеціальные пониженные тарифы отъ станцій Сибирской дороги до Котласа (пристань на р. Сѣверной Двинѣ).

Къ числу особенностей дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифовъ слѣдуетъ отнести также существованіе среди нихъ навигаціонныхъ, завозныхъ и перемолочныхъ тарифовъ, сущность и значеніе каковыхъ были уже выяснены въ главѣ XXIV настоящаго свода.

Въ виду того, что отруби и сѣмянныя выжимки (грузы III категоріи) по своему назначенію кореннымъ образомъ отличаются отъ другихъ хлѣбныхъ грузовъ, сужденія о нихъ выдѣлены въ особую главу (XXVII) настоящаго свода. Что касается хлѣбныхъ грузовъ прочихъ категорій, то дѣйствующія тарифныя формулы выражаются слѣдующимъ образомъ:

а) *Формула вывозного тарифа для повагонной перевозки зерна.*

За провозъ на разстояніяхъ:

отъ 1 до 180 верстъ взимается по $^1/_{25}$ к. съ пуда и версты;
» 181 » 344 » къ платѣ за 180 вер. (7,20 к.) прибавляется по $^1/_{63}$ к. съ пуда и версты;
» 345 » 800 » къ платѣ за 344 вер. (9,80 к.) прибавляется по $^1/_{68}$ к. съ пуда и версты;
» 801 » 1.120 » къ платѣ за 800 вер. (16,50 к.) прибавляется по $^1/_{84}$ к. съ пуда и версты;
» 1.121 » 2.779 » къ платѣ за 1.120 вер. (20,31 к.) прибавляется по $^1/_{115}$ к. съ пуда и версты;
На разстояніяхъ свыше 2.779 вер.—плата разсчитывается по $^1/_{80}$ к. съ пуда и версты.

б) *Формула вывозного тарифа для повагонной перевозки маслянич-ныхъ сѣмянъ.*

За провозъ на разстояніяхъ:

отъ 1 до 260 верстъ взимается по $^1/_{25}$ к. съ пуда и версты;
» 261 » 344 » къ платѣ за 260 вер. (10,40 к.) прибавляется по $^1/_{63}$ к. съ пуда и версты;
» 345 » 800 » къ платѣ за 344 вер. (11,73 к.) прибавляется по $^1/_{68}$ к. съ пуда и версты;
» 801 » 1.120 » къ платѣ за 800 вер. (18,44 к.) прибавляется по $^1/_{84}$ к. съ пуда и версты;
» 1.120 » 2.698 » къ платѣ за 1.120 вер. (22,25 к.) прибавляется по $^1/_{115}$ к. съ пуда и версты;
На разстояніяхъ свыше 2.698 вер. плата разсчитывается по $^1/_{75}$ к. съ пуда и версты.

в) *Формула внутренняго тарифа для повагонной перевозки зерна, муки, крупы и масляничныхъ сѣмянъ.*

За провозъ на разстояніяхъ:

отъ 1 до 200 вер. плата взимается по $^1/_{34}$ к. съ пуда и версты;
» 201 » 540 » къ платѣ за 200 вер. (5,88 к.) прибавляется по $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты.

На разстояніяхъ свыше 540 вер.—формула совпадаетъ съ формулой вывозного тарифа для повагонной перевозки зернового хлѣба.

Тарифъ для **попудныхъ** перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ всѣхъ категорій какъ въ вывозномъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніи, одинаковъ—$^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты, со скидкою въ 10, 15, 20, 25 и 30% за разстоянія свыше 200, 500, 1000, 1500 и 2000 верстъ.

Исчисленныя по приведеннымъ формуламъ провозныя платы могутъ быть представлены въ слѣдующемъ видѣ:

Разстоянія (въ верстахъ).	Повагонный тарифъ вывозного сообщенія.						Повагонный тарифъ внутренняго сообщенія.		Попудный тарифъ вывозного и внутренняго сообщеній.	
	Зерновой хлѣбъ.		Мука и крупа.		Масляничн. сѣмена.		Грузы I, II и IV категорій.			
	Коп. съ пуда.	Коп. съ пуда и версты.	Коп. съ пуда.	Коп. съ пуда и версты.	Коп. съ пуда.	Коп. съ пуда и версты.	Коп. съ пуда.	Коп. съ пуда и версты.	Коп. съ пуда.	Коп. съ пуда и версты.
100	4,00	1/25	3,20	1/31	4,00	1/25	2,94	1/34	4,17	1/24
200	7,52	1/27	6,02	1/34	8,00	1/25	5,88	1/34	8,33	1/24
300	9,10	1/33	7,28	1/41	11,03	1/27	7,88	1/38	11,25	1/27
400	10,62	1/38	8,50	1/47	12,55	1/32	9,88	1/40	15,00	1/27
500	12,09	1/41	9,67	1/52	14,02	1/36	11,88	1/42	18,75	1/27
540	12,68	1/43	10,14	1/53	14,61	1/37	12,68	1/43	19,13	1/28
600	13,56	1/44	10,85	1/55	15,49	1/39	13,56	1/44	21,25	1/28
700	15,04	1/47	12,03	1/58	16,97	1/41	15,04	1/47	24,79	1/28
800	16,50	1/48	13,20	1/61	18,44	1/43	16,50	1/48	28,33	1/28
900	17,69	1/51	14,15	1/64	19,63	1/46	17,69	1/51	31,88	1/28
1.000	18,88	1/53	15,10	1/66	20,82	1/48	18,88	1/53	35,42	1/28
1.500	23,61	1/64	18,89	1/80	25,55	1/59	23,61	1/64	50,00	1/30
2.000	27,96	1/71	22,37	1/89	29,90	1/67	27,96	1/71	62,50	1/32
2.500	32,31	1/77	25,85	1/97	34,25	1/73	32,31	1/77	72,92	1/34
3.000	37,50	1/80	30,00	1/100	40,00	1/75	37,50	1/80	87,50	1/34

Содержащіяся въ Трудахъ Комитетовъ сужденія относительно общихъ недостатковъ нашей тарифной системы и несоотвѣтствія ея интересамъ сельскохозяйственной промышленности, какъ то: высота тарифовъ, неурегулированность ихъ для отдаленныхъ и ближайшихъ районовъ, несоотвѣтствіе тарифовъ съ цѣнностью сельскохозяйственныхъ грузовъ, неправильный строй тарифовъ и др., были подробно указаны въ предшествующихъ главахъ. Такъ какъ хлѣбъ является главнѣйшимъ продуктомъ сельскохозяйственной промышленности, то упомянутые выше недостатки нашей тарифной системы наиболѣе отразились въ дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифахъ.

Вслѣдствіе этого въ настоящей главѣ приведены лишь тѣ сужденія, въ которыхъ указывается на необходимость тѣхъ или иныхъ измѣненій въ существующемъ строѣ хлѣбныхъ тарифовъ. При этомъ главное вниманіе было придано вопросамъ о высотѣ хлѣбныхъ тарифовъ, о соотношеніи между вывознымъ и внутреннимъ тарифами и о необходимыхъ коррективахъ каждаго изъ нихъ, и, наконецъ, о соотношеніи между тарифами на отдѣльные сорта хлѣбовъ.

Высота хлѣбныхъ тарифовъ 117).

Сужденія относительно высоты хлѣбныхъ тарифовъ основаны главнымъ образомъ на сопоставленіи провозныхъ платъ за перевозку хлѣбныхъ грузовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ съ сѣверо-американскими, а также съ тарифами на перевозку горнозаводскихъ грузовъ (каменнаго угля, руды и проч.). Подробныя цифровыя данныя по этому предмету были приведены въ главѣ XXII.

Комитетами были высказаны пожеланія, чтобы тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, въ особенности зерна, были вообще понижены. Пониженіе это желательно довести до размѣра тарифовъ сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ наиболѣе низкихъ, или же до размѣровъ существующихъ тарифовъ на перевозку каменнаго угля и руды. Мотивомъ въ пользу такого пониженія служитъ, между прочимъ, и то соображеніе, что тарифы на зерновые продукты должны устанавливаться сообразно съ издержками производства и не преслѣдовать фискальныхъ цѣлей (Орловская, 398). Въ этихъ видахъ указывается на желательность пересмотра хлѣбныхъ тарифовъ (Екатеринославская, 77). При этомъ пересмотрѣ должны быть согласованы интересы западныхъ и восточныхъ губерній и устранено то преимущество, которое въ настоящее время предоставлено восточнымъ губерніямъ (Бессарабская, 160). Въ этихъ же видахъ особенно подчеркивается желательность сохраненія существующаго перелома хлѣбной тарифной формулы въ Челябинскѣ для огражденія внутреннихъ губерній отъ давленія Сибири (Гродненская, 144). Въ цѣляхъ развитія дѣятельности мѣстныхъ элеваторовъ было указано на необходимость установленія минимальныхъ тарифовъ для подвоза хлѣба въ эти элеваторы (Черниговская, 223).

Слѣдуетъ вмѣстѣ съ тѣмъ отмѣтить, что интересы отдѣльныхъ производительныхъ и потребительныхъ районовъ требуютъ не огульнаго общаго пониженія хлѣбныхъ тарифовъ, а лишь частнаго—въ извѣстномъ направленіи. Такъ, напр., съ точки зрѣнія интересовъ населенія Велико-Устюжскаго уѣзда (Вологодской губ.) и другихъ, находящихся въ аналогичныхъ условіяхъ, уѣздовъ, пониженіе тарифа должно быть сдѣлано въ цѣляхъ облегченія подвоза продовольствія въ мѣстности, нуждающіяся въ хлѣбѣ (Вологодская, 310; Пермская, 491).

Съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства Лифляндской губерніи представляется необходимымъ понизить тарифъ для перевозки хлѣба изъ этой губерніи, въ видѣ компенсаціи за потерю мѣстныхъ рынковъ вслѣдствіе наплыва туда хлѣба изъ отдаленныхъ районовъ (Лифляндская, 8). Однако, по этому поводу было сдѣлано возраженіе въ томъ смыслѣ, что средній пробѣгъ хлѣбныхъ грузовъ изъ производительныхъ районовъ Лифляндской губерніи въ Ригу составляетъ 150 верстъ, а провозная плата—всего 6 коп. за пудъ; средній же пробѣгъ всего русскаго хлѣба до Риги составляетъ 1.200 верстъ, а провозная плата—21 коп. съ пуда, т. е. на 15 коп. дороже, чѣмъ для лифляндскаго хлѣба. Такая разница въ стоимости доставки въ достаточной степени

ограждаетъ интересы сельскаго хозяйства Лифляндской губерніи (Лифляндская, 47, 60).

Въ Комитетахъ южныхъ губерній была отмѣчена желательность пониженія тарифовъ на короткихъ разстояніяхъ, вызванная тѣмъ, что въ настоящее время доставка по желѣзной дорогѣ на этихъ разстояніяхъ обходится дороже гужевой (Таврическая, 107). Со стороны Комитетовъ центральныхъ губерній было указано на желательность пониженія на 20% хлѣбныхъ тарифовъ для центральнаго района. Это пожеланіе мотивируется тѣмъ, что въ указанномъ районѣ производятся главнымъ образомъ дешевые сорта хлѣба, для которыхъ существующій тарифъ представляется высокимъ и несоразмѣрнымъ цѣнности продукта (Рязанская, 645). Съ точки зрѣнія интересовъ тѣхъ же центральныхъ губерній, отправляющихъ хлѣбные продукты преимущественно на среднихъ разстояніяхъ, представляется цѣлесообразною замѣна существующихъ хлѣбныхъ формулъ слѣдующей формулой:

За перевозку на разстоянія отъ 1 до 50 вер. взимается плата по $^1/_{25}$ к. съ пуда и версты.
» » » » » 51 » 500 » къ платѣ за 50 вер. (2 к.) прибавляется по $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты.
» » » » свыше 500 вер. къ платѣ за 500 вер. (11 к.) прибавляется по $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты.

Сверхъ платъ, исчисленныхъ по этой формулѣ, не должны взиматься никакіе дополнительные сборы (Казанская, 209). Кромѣ того, со стороны нѣкоторыхъ Комитетовъ того же района было выражено пожеланіе, чтобы пониженіе тарифа было произведено путемъ установленія пропорціональнаго поверстнаго тарифа, такъ какъ этимъ путемъ, кромѣ удешевленія стоимости провоза, вносится нѣкоторая регулярность въ тарифныя соотношенія между отдаленными и ближайшими районами (Орловская, 616). Интересы сельскаго хозяйства Тульской губерніи требуютъ пониженія тарифа на 50% до Москвы и С.-Петербурга, какъ естественныхъ рынковъ сбыта хлѣбныхъ грузовъ изъ названной губерніи, съ цѣлью сохраненія за мѣстнымъ хлѣбомъ первенствующаго значенія (Тульская, 458, 459). Въ Оренбургскомъ Губернскомъ Комитетѣ была отмѣчена желательность пониженія тарифа для вывоза хлѣба изъ этой губерніи не только въ направленіи къ западу, но также и къ востоку (Оренбургская, 41).

Соотношеніе между вывознымъ и внутреннимъ хлѣбными тарифами 118).

На ряду съ отмѣченными выше недостатками хлѣбныхъ тарифовъ, въ сужденіяхъ Комитетовъ весьма существеннымъ недостаткомъ этихъ тарифовъ признается также равенство платъ

для перевозокъ зернового хлѣба въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніяхъ на разстояніяхъ свыше 540 верстъ. По многимъ отзывамъ, вывозной и внутренній тарифы должны преслѣдовать свои особыя цѣли, и потому ставки этихъ тарифовъ никоимъ образомъ не должны быть устанавливаемы въ одинаковомъ размѣрѣ. Вывозной тарифъ долженъ облегчить сбытъ нашего хлѣба на международный рынокъ и поставить нашихъ сельскихъ хозяевъ, по крайней мѣрѣ, въ одинаковыя, если не лучшія, условія по сравненію съ нашими иностранными конкурентами. Поэтому вывозной тарифъ долженъ быть сообразованъ со стоимостью доставки на міровой рынокъ зерна изъ конкурирующихъ странъ.

Что же касается внутренняго тарифа, то задачею его должно быть облегченіе обмѣна хлѣбовъ между отдѣльными производительными и потребительными районами безъ нарушенія справедливыхъ интересовъ тѣхъ районовъ, которые, по близости своей къ внутреннимъ потребительнымъ рынкамъ, имѣютъ преимущественное право на снабженіе этихъ рынковъ своимъ хлѣбомъ.

Вывозной хлѣбный тарифъ [119]).

Между тѣмъ нашъ вывозной тарифъ для зерна вообще значительно выше тарифовъ Сѣверной Америки, которая является нашимъ главнымъ конкурентомъ на международномъ хлѣбномъ рынкѣ. Вслѣдствіе этого наше сельское хозяйство вынуждено было постепенно уступать международный рынокъ другимъ поставщикамъ. Особенно ощутительнымъ этотъ недостатокъ нашего хлѣбнаго тарифа является для центральныхъ губерній, производящихъ рожь и овесъ, такъ какъ тарифныя ставки не сообразованы со стоимостью этихъ малоцѣнныхъ продуктовъ. Поэтому сбытъ этихъ дешевыхъ хлѣбовъ на международный рынокъ не приноситъ сельскимъ хозяевамъ выгоды и въ нѣкоторыхъ случаяхъ становится даже невозможнымъ. Такъ, напримѣръ, при цѣнѣ овса въ центральныхъ губерніяхъ въ 30 к. за пудъ, доставка къ балтійскимъ портамъ обходится въ 24 коп. съ пуда (Рязанская, 645).

Для устраненія отмѣченныхъ недостатковъ вывозного хлѣбнаго тарифа было указано на желательность пониженія этого тарифа съ такимъ расчетомъ, чтобы провозъ по желѣзной дорогѣ и далѣе моремъ до рынковъ Англіи, Германіи и Голландіи обходился нашимъ сельскимъ хозяевамъ столько же, если даже не дешевле, чѣмъ нашимъ конкурентамъ (Черниговская, 136). Въ виду тѣхъ же соображеній, среди Комитетовъ южныхъ губерній указывалось на желательность установленія пониженнаго тарифа въ $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты на перевозку зернового хлѣба со станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Одессу-портъ, съ тѣмъ, чтобы въ соотвѣтствіи съ этимъ зерновымъ тарифомъ былъ пониженъ тарифъ для экспорта муки черезъ Одессу (Подольская, 911). Высота существующаго вы-

возного тарифа на зерно, который въ настоящее время примѣняется также къ перевозкамъ до Архангельска, снабжающаго хлѣбомъ все наше сѣверное побережье, вызвала пожеланіе о пониженіи тарифа до Архангельска, съ цѣлью удешевленія хлѣба для населенія этого побережья (Архангельская, 73).

Тѣ неблагопріятныя тарифныя условія, въ которыя поставлены въ настоящее время центральныя губерніи, вызываютъ среди Комитетовъ этихъ губерній пожеланія о пониженіи вывозного тарифа спеціально для этихъ губерній. Такая цѣль была бы достигнута путемъ пониженія тарифа на разстояніяхъ отъ 500 до 1.300 верстъ (Орловская, 93). Въ тѣхъ же видахъ было указано на желательность установленія слѣдующаго тарифа для вывоза ржи и овса изъ центральныхъ губерній:

за провозъ на разстояніяхъ отъ 800 до 1.000 вер. взимать по 10 коп. съ вагона (750 пуд.) и версты;

за провозъ на разстояніяхъ отъ 1.001 до 1.500 вер. къ платѣ за 1.000 вер. (100 р. съ вагона) прибавлять по 5 коп. съ вагона и версты (Курская, 840).

Установившіяся условія хлѣбной торговли, въ силу которыхъ сѣрые хлѣба изъ Полтавской губерніи направляются къ сѣвернымъ портамъ, а пшеница къ южнымъ, вызвали пожеланія въ томъ смыслѣ, чтобы пониженіе вывозного тарифа было не общимъ для всѣхъ сортовъ хлѣба и по всѣмъ направленіямъ, а было сообразовано съ установившимся направленіемъ передвиженія отдѣльныхъ хлѣбовъ (Полтавская, 326). Затѣмъ существованіе пониженныхъ тарифовъ до С.-Петербурга отъ нѣкоторыхъ станцій Московско-Казанской желѣзной дороги (Чамзинка), расположенныхъ въ предѣлахъ Симбирской губерніи, вызвало среди Комитетовъ сосѣдней Пензенской губерніи пожеланіе объ установленіи такихъ же тарифовъ для вывоза хлѣба и изъ Инсарскаго уѣзда Пензенской губерніи (Пензенская, 80).

Въ цѣляхъ огражденія интересовъ сельскаго хозяйства сѣверо-западныхъ губерній, мѣстные рынки которыхъ заполняются зерновымъ хлѣбомъ и перемолочными продуктами изъ центральныхъ и восточныхъ губерній, было указано на желательность пониженія существующаго вывозного тарифа на перевозку хлѣба въ зернѣ и крупы на 15%, а для муки сверхъ того—еще на 20%. Такимъ путемъ, съ одной стороны, можно было бы дать иное направленіе сбыту хлѣба восточныхъ и центральныхъ губерній, а съ другой—развить вывозъ хлѣба въ переработанномъ видѣ (Гродненская, 144).

Однако, упомянутое выше пониженіе вывозного тарифа слѣдуетъ установить лишь для того хлѣба, который дѣйствительно вывозится за границу, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, хлѣбъ, под-

везенный по дешевому вывозному тарифу въ порты, могъ бы поступить на мѣстное потребленіе портовыхъ городовъ или даже вернуться въ смежные съ ними потребительные районы и оказать угнетающее вліяніе на мѣстное сельское хозяйство. Дѣйствительность вывоза должна удостовѣряться надлежащими свидѣтельствами (Гродненская, 144, 397; Лифляндская, 173).

На ряду съ изложенными выше пожеланіями о пониженіи вывозного тарифа были высказаны сужденія о цѣлесообразности повышенія вывозного тарифа на перевозку овса и ячменя, какъ кормовыхъ продуктовъ, чтобы такимъ путемъ сохранить ихъ для внутренняго сельскаго хозяйства. Однако, Павлоградскій Уѣздный Комитетъ (Екатеринославская губ.) не нашелъ возможнымъ присоединиться къ этому пожеланію въ виду того, что повышеніе тарифа могло бы понизить мѣстныя цѣны на эти продукты, что, съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства южныхъ губерній, представляется нежелательнымъ (Екатеринославская, 239).

По отношенію къ тарифу на вывозъ масляничныхъ сѣмянъ были высказаны пожеланія о повышеніи этого тарифа съ цѣлью развитія внутренняго маслобойнаго производства и задержанія на мѣстахъ сѣмянныхъ выжимокъ для потребностей мѣстнаго сельскаго хозяйства (Орловская, 83). По нѣкоторымъ отзывамъ, повышеніе это должно составить 25% дѣйствующаго тарифа (Гродненская, 144).

Внутренній хлѣбный тарифъ [120]).

Относительно внутренняго хлѣбнаго тарифа были высказаны замѣчанія, что вслѣдствіе высоты его затрудняется доставка хлѣба въ районы, нуждающіеся въ привозномъ хлѣбѣ, а это влечетъ за собою искусственное повышеніе хлѣбныхъ цѣнъ для потребителей. Такое вліяніе тарифа на хлѣбныя цѣны, а въ зависимости отъ этого и на интересы населенія нечерноземной полосы, весьма характерно обрисовано въ слѣдующей выдержкѣ изъ одного доклада Жиздринскому Комитету Калужской губерніи.

«Желѣзнодорожный тарифъ въ настоящее время направленъ къ охраненію интересовъ частныхъ землевладѣльцевъ, такъ какъ благодаря ему подвозимый изъ черноземныхъ губерній хлѣбъ, хотя и понижаетъ цѣны въ Жиздринскомъ уѣздѣ и уѣздахъ ему подобныхъ, но не настолько, насколько онѣ могли бы понизиться безъ регулирующаго тарифа. Между тѣмъ управленіе желѣзнодорожными тарифами должно имѣть въ виду исключительно интересы большинства населенія, т. е. крестьянъ, составляющихъ 87% всего населенія, и искусственное повышеніе цѣнъ на хлѣбъ есть величайшее заблужденіе нашего времени. Что высокія цѣны на хлѣбъ не поддержатъ частныхъ владѣльцевъ—доказательство тому начало восьмидесятыхъ годовъ, когда въ теченіе трехъ и болѣе лѣтъ цѣны на хлѣбъ были высоки (въ нашемъ уѣздѣ цѣна доходила до 2 руб.

за пудъ ржи), однако, никогда такъ много не продавалось имѣній и по такой низкой цѣнѣ. При крайне дешевыхъ цѣнахъ на хлѣбъ частные владѣльцы не будутъ въ убыткѣ; напротивъ, при дешевыхъ цѣнахъ поднимется общее благосостояніе народа и увеличатся его потребности, а слѣдовательно, будетъ болѣе обезпеченъ рынокъ для сбыта лѣса, сѣна и прочихъ продуктовъ сельскаго хозяйства. При этомъ еще надо замѣтить, что въ нашемъ уѣздѣ исключительно зерновое хозяйство (культура ржи, ячменя, овса и гречихи) невыгодно и никогда не будетъ выгодно; эти продукты слѣдуетъ или перерабатывать (скотоводство, молочное хозяйство и проч.), или ограничиться посѣвомъ для личнаго потребленія, извлекая доходъ отъ луговъ и лѣса» (Калужская, 61).

Аналогичныя указанія были сдѣланы также въ нѣкоторыхъ другихъ Комитетахъ (Гродненская, 138; Московская, 386; Нижегородская, 104).

Особенное значеніе высота внутренняго хлѣбнаго тарифа пріобрѣтаетъ въ тѣхъ случаяхъ, когда тарифомъ этимъ приходится пользоваться для удовлетворенія продовольственныхъ нуждъ населенія мѣстностей, пострадавшихъ отъ неурожая. Хотя въ настоящее время для такихъ случаевъ обыкновенно и устанавливаются льготные пониженные тарифы, но дѣйствіе ихъ не всегда распространяется на достаточно продолжительный срокъ, и потому населеніе не можетъ воспользоваться льготою въ достаточно полной мѣрѣ.

Коренной недостатокъ нашего внутренняго тарифа заключается въ неурегулированности его для перевозокъ на короткихъ и далекихъ разстояніяхъ. Именно, тарифъ этотъ высокъ на короткихъ разстояніяхъ и несоразмѣрно пониженъ на далекихъ разстояніяхъ. Это обстоятельство является слѣдствіемъ слишкомъ широкаго примѣненія диференціаціи, отрицательныя стороны которой охарактеризованы въ главѣ XXIV (диференціальные тарифы). Вслѣдствіе значительнаго пониженія тарифовъ для перевозки съ окраинъ (на дальнихъ разстояніяхъ) окраинный хлѣбъ заполнилъ внутренніе рынки. При этомъ, благодаря своей дешевизнѣ, обусловливаемой низкою стоимостью производства, хлѣбъ этотъ понизилъ цѣны на внутреннихъ рынкахъ до такого уровня, что сельское хозяйство внутреннихъ губерній очутилось въ крайне затруднительномъ положеніи. По многимъ отзывамъ, особенною опасностью сельскому хозяйству внутреннихъ губерній грозитъ появленіе на внутреннихъ рынкахъ сибирскаго хлѣба.

Однако, по поводу указаній на сравнительную дешевизну производства хлѣба на окраинахъ въ Волынскомъ Губернскомъ Комитетѣ было отмѣчено, что, хотя внутреннія наши губерніи не обладаютъ такою плодородною почвою, какъ губерніи окраинныя, но

онѣ не знаютъ также и тѣхъ бѣдствій, которыя нерѣдко имѣютъ мѣсто на восточныхъ и южныхъ окраинахъ, гдѣ сельскіе хозяева окраинъ иногда не возвращаютъ даже и зерна, потраченнаго на посѣвъ (Волынская, 24). Въ томъ же смыслѣ были сдѣланы заявленія и въ Гродненскомъ Губернскомъ Комитетѣ, нѣкоторыми членами котораго указано, что стоимость производства находится въ сильной зависимости отъ оплаты рабочаго труда. Между тѣмъ, цѣны на рабочія руки въ восточныхъ и южныхъ окраинныхъ губерніяхъ вообще выше, чѣмъ въ западныхъ губерніяхъ, а потому можно думать, что стоимость производства зерна на окраинахъ едва ли можетъ быть значительно ниже, чѣмъ въ центральныхъ и западныхъ губерніяхъ (Гродненская, 137). Что касается угрожающей со стороны Сибири конкуренціи по поставкѣ хлѣба на внутренніе рынки, то по этому поводу было указано, что въ дѣйствующихъ нынѣ хлѣбныхъ тарифахъ уже имѣется средство для смягченія вредныхъ послѣдствій конкуренціи сибирскаго хлѣба, а именно установлены пониженные тарифы для направленія сибирскаго хлѣба къ Архангельску, черезъ Котласъ, и кромѣ того установленъ переломъ тарифнаго диференціала въ Челябинскѣ. Благодаря этому перелому, тарифныя соотношенія для внутреннихъ губерній и для Сибири, которыя имѣли бы мѣсто въ случаѣ примѣненія хлѣбнаго диференціальнаго тарифа полностью, оказываются настолько благопріятно измѣненными въ пользу внутреннихъ губерній, что сибирскій хлѣбъ не можетъ уже представлять опасности (Гродненская, 131, 132).

Въ виду изложенныхъ выше обстоятельствъ были высказаны пожеланія о пониженіи внутренняго хлѣбнаго тарифа, съ цѣлью уменьшенія разницы въ цѣнахъ на хлѣбъ въ производительныхъ и потребительныхъ районахъ, что, несомнѣнно, весьма благотворнымъ образомъ отразилось бы на удовлетвореніи нуждъ нашихъ внутреннихъ потребителей.

Особенно значительное пониженіе тарифа слѣдовало бы допускать для подвоза хлѣба въ мѣстности, пострадавшія отъ неурожая. При этомъ, для устраненія неудобствъ, сопровождающихъ пользованіе льготнымъ тарифомъ, предоставляемымъ и въ настоящее время для снабженія хлѣбомъ такихъ мѣстностей, было указано на желательность установленія на этотъ предметъ постояннаго льготнаго тарифа. Самое же пользованіе такимъ тарифомъ надлежало бы предоставить не только уполномоченнымъ Правительства по закупкѣ хлѣба, какъ это фактически происходитъ въ настоящее время вслѣдствіе краткости дѣйствія льготнаго тарифа, но также и всѣмъ учрежденіямъ, вѣдающимъ продовольственное дѣло, не исключая и земствъ (Вятская, 239).

Съ точки зрѣнія интересовъ производительныхъ районовъ, какъ можно видѣть изъ отзывовъ нѣкоторыхъ Комитетовъ Самарской губерніи, пониженіе внутреннихъ тарифовъ представляется настоятельно необходимымъ въ урожайные годы, когда цѣны на хлѣбъ особенно низки (Самарская, 441).

На ряду съ пожеланіями о пониженіи внутренняго тарифа были высказаны сужденія и въ томъ смыслѣ, что тарифъ этотъ нуждается не только въ пониженіи его, но также и въ такомъ измѣненіи, при которомъ были бы согласованы интересы отдаленныхъ и ближайшихъ районовъ, въ частности—интересы центральныхъ губерній и окраинъ. Съ этою цѣлью было бы желательно понизить внутренній тарифъ лишь на короткихъ разстояніяхъ и повысить на далекихъ. При такомъ строѣ тарифа сельское хозяйство районовъ, ближайшихъ къ рынкамъ сбыта, было бы ограждено отъ того давленія, которое оно въ настоящее время испытываетъ вслѣдствіе значительнаго подвоза хлѣба по дешевому тарифу на эти рынки изъ далекихъ районовъ (Лифляндская, 49).

Съ точки зрѣнія интересовъ центральныхъ губерній, внутренній тарифъ нуждается въ пониженіи на разстояніяхъ отъ 500 до 1.300 верстъ (Орловская, 93). Болѣе полнымъ образомъ интересы центральныхъ губерній были бы удовлетворены слѣдующею схемою внутренняго тарифа:

На разстояніяхъ отъ	1 до 200 вер.	взимается по 15 к. съ вагона (750 п.) и версты.
	201— 500 »	къ платѣ за 200 вер. (30 р. съ вагона) прибавляется по 10 к. съ вагона и версты.
	501— 900 »	къ платѣ за 500 вер. (60 р. съ вагона) прибавляется по 7 к. съ вагоны и версты.
	901—1.400 »	къ платѣ за 900 вер. (88 р. съ вагона) прибавляется по 5 к. съ вагона и версты.

(Курская, 840).

Для удовлетворенія интересовъ сѣверо-западныхъ губерній и огражденія мѣстныхъ рынковъ отъ заполненія хлѣбомъ, особенно мукою, изъ дальнихъ районовъ, указывалось на желательность повышенія на 15% внутренняго тарифа для хлѣба въ зернѣ, крупы и масляничныхъ сѣмянъ; для перевозки же муки внутренній тарифъ слѣдовало бы повысить еще на 20% (Гродненская, 144).

Слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что такого рода пожеланіе раздѣлялось далеко не всѣми Комитетами сѣверо-западныхъ губерній.

Такъ, напримѣръ, въ Рѣжицкомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Витебской губерніи) было отмѣчено, что существующій внутренній тарифъ, давая возможность привозному хлѣбу конкурировать съ мѣстнымъ, не позволяетъ мѣстнымъ цѣнамъ подниматься выше извѣстнаго уровня. Такое положеніе выгодно для крестьянскаго населенія, не могущаго прокормиться всю зиму своимъ хлѣбомъ, и невыгодно для помѣщиковъ, которымъ производство зерна обходится дороже, чѣмъ въ южныхъ черноземныхъ губерніяхъ; поэтому уменьшеніе или увеличеніе тарифа на перевозку хлѣба является средствомъ обоюдоострымъ, имѣющимъ дурныя и хорошія стороны (Витебская, 495). Въ томъ же смыслѣ высказался и Ошмянскій Уѣздный Комитетъ (Виленской губерніи), который указалъ на то, что, такъ какъ Виленская губернія не производитъ достаточнаго количества хлѣба и таковой она вынуждена подвозить со стороны, то измѣненіе дѣйствующаго зернового тарифа въ смыслѣ повышенія представляется нежелательнымъ. При этомъ было отмѣчено, что до введенія существующаго тарифа крестьянское населеніе платило мѣстнымъ производителямъ по 10—12 руб. за куль ржи; въ настоящее же время за тотъ же куль оно платитъ 5 — 6 рублей, и потому живетъ зажиточнѣе, чѣмъ раньше (Виленская, 156).

Въ Велико-Устюжскомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Вологодской губ.) было указано, что, въ виду существованія для перевозки сибирскаго хлѣба въ Котласъ значительно пониженнаго тарифа, которымъ и пользуется мѣстное населеніе, въ дальнѣйшемъ пониженіи надобности не усматривается (Вологодская, 316).

По отношенію къ тарифу на перевозку масляничныхъ сѣмянъ было сдѣлано указаніе въ томъ смыслѣ, что, въ цѣляхъ развитія маслобойнаго производства въ центральныхъ губерніяхъ, желательно понизить этотъ тарифъ для подвоза сѣмянъ въ центральныя губерніи. Это способствовало бы развитію мѣстнаго животноводства, въ виду того, что отбросы маслобойнаго производства представляютъ прекрасное кормовое средство (Рязанская, 25).

Соотношеніе между тарифами на перевозку зернового хлѣба и перемолочныхъ продуктовъ [121]).

Неурегулированность существующихъ хлѣбныхъ тарифовъ, по весьма многимъ отзывамъ, исходящимъ главнымъ образомъ изъ среды Комитетовъ сѣверо-западныхъ губерній, заключается въ равенствѣ тарифныхъ ставокъ на зерно и на перемолочные продукты.

Такое равенство не находитъ себѣ оправданія даже въ томъ соображеніи, что по цѣнности своей продукты эти сильно разнятся между собой. Но, независимо отъ этого, равенство тарифныхъ ставокъ для этихъ продуктовъ при перевозкѣ во внутреннемъ сообщеніи значительно увеличиваетъ то неблагопріятное вліяніе, которое оказываетъ существующій строй хлѣбныхъ тарифовъ на сельское хозяйство сѣверо-западныхъ губерній. Какъ было выше

указано, сравнительная дешевизна внутренняго тарифа весьма облегчаетъ доступъ зернового хлѣба изъ далекихъ районовъ въ сѣверо-западныя губерніи. Между тѣмъ изъ приводимыхъ ниже подсчетовъ можно видѣть, что подвозъ сюда хлѣба въ видѣ перемолочныхъ продуктовъ представляетъ еще большія выгоды отдаленнымъ районамъ. Дѣйствительно, провозъ хлѣба въ зернѣ изъ Кременчуга въ Вильно на разстояніи въ 930 вер. обходится въ 19,23 к. съ пуда; изъ каждыхъ 3 пудовъ ржи выходитъ 2 пуда муки и 1 пудъ отрубей; такъ какъ провозъ отрубей на этомъ разстояніи обходится въ 16,66 к. съ пуда, а провозъ муки стоитъ столько же, какъ и зерна, то доставка 3 пуд. хлѣба въ перемолотомъ видѣ обойдется въ $2 \times 19{,}23 + 16{,}66$ к. $= 55{,}12$ к., или же по 18,37 к. съ пуда, т. е. на $19{,}23 - 18{,}37 = 0{,}86$ коп. съ пуда дешевле зерна.

Для перевозокъ изъ болѣе отдаленныхъ районовъ, напримѣръ, изъ Саратова въ Вильно, на разстояніи 1.621 в., изъ подобнаго сопоставленія можно опредѣлить, что провозъ хлѣба въ перемолотомъ видѣ обойдется на 1,25 к. съ пуда дешевле, чѣмъ провозъ въ зернѣ.

Вслѣдствіе такихъ благопріятныхъ тарифныхъ условій доставки муки изъ отдаленныхъ районовъ, въ приволжскихъ и южныхъ губерніяхъ значительно развилось крупное мукомольное производство, которое совершенно затормозило развитіе мелкаго сельскохозяйственнаго мукомолья въ потребительныхъ районахъ. Между тѣмъ, съ точки зрѣнія населенія этихъ районовъ, развитіе мѣстной мукомольной промышленности представляется вообще крайне желательнымъ, тѣмъ болѣе, что въ нѣкоторыхъ изъ этихъ районовъ для такого развитія имѣются благопріятныя условія въ видѣ, напримѣръ, обилія дешевой водяной энергіи (Виленская, 33, 34).

Упомянутое выше развитіе мукомольной промышленности въ приволжскихъ губерніяхъ повело къ сокращенію мукомольнаго производства въ Елецкомъ районѣ. Это обстоятельство невыгодно отразилось на интересахъ сельскихъ хозяевъ районовъ, ближайшихъ къ Ельцу, такъ какъ для мѣстнаго зерна Елецкія мельницы служили постояннымъ и выгоднымъ рынкомъ сбыта (Рязанская, 25, 89, 328).

Въ виду изложенныхъ обстоятельствъ указывалось на желательность повышенія тарифовъ на перемолочные продукты по сравненію съ зерномъ, при чемъ повышеніе это должно составить 20% зернового тарифа (Гродненская, 144). По нѣкоторымъ отзывамъ, повышеніе тарифа слѣдовало бы допустить только для высшихъ сортовъ муки, которые по цѣнности значительно разнятся отъ зерна (Курская, 10).

Однако, такое повышеніе тарифа не должно быть огульнымъ, такъ какъ такою мѣрою былъ бы затрудненъ вывозъ муки за границу, между тѣмъ для развитія внутренней мукомольной промышленности представлялось бы вообще крайне желательнымъ замѣнить вывозъ зернового хлѣба вывозомъ его въ переработанномъ видѣ. Въ этихъ видахъ пониженіе тарифа для экспорта муки даже въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ это сдѣлано въ настоящее время (примѣрно до 30%), представлялось бы мѣрою вполнѣ цѣлесообразною, тѣмъ болѣе, что указанной мѣрою внутренніе потребительные рынки могли бы быть защищены отъ наплыва муки изъ отдаленныхъ районовъ. Само собою разумѣется, что такое пониженіе тарифа должно относиться лишь къ мукѣ, дѣйствительно вывезенной за границу, такъ какъ въ противномъ случаѣ подвезенная по дешевому тарифу въ порты и пограничные пункты мука могла бы оказывать давленіе на пониженіе хлѣбныхъ цѣнъ въ пограничныхъ районахъ. Дѣйствительность такого вывоза должна быть удостовѣряема надлежащими свидѣтельствами (Ковенская, 17, 20).

Для усиленія значенія указанной льготы по вывозу муки за границу предлагалось упростить порядокъ возврата разницы между внутреннимъ и вывознымъ тарифами за экспортируемую муку. Съ этою цѣлью слѣдовало бы обязать желѣзныя дороги производить возвратъ сказанной разницы въ концѣ каждаго года по представленіи мукомолами надлежащихъ документовъ (Херсонская, 238, 245).

Еще болѣе рѣшительныя мѣры для развитія внутренняго мукомольнаго производства были предложены въ Чистопольскомъ Уѣздномъ Комитетѣ. Именно, въ одномъ изъ докладовъ было высказано пожеланіе о повышеніи зернового тарифа и о пониженіи въ то же время тарифа на муку не только въ вывозномъ, но и во внутреннемъ сообщеніи. Слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что предложеніе это встрѣтило возраженіе въ томъ смыслѣ, что пониженіемъ тарифа едва ли можетъ быть достигнуто увеличеніе вывоза муки за границу, такъ какъ по качеству своему наша мука не отвѣчаетъ требованіямъ иностранныхъ рынковъ. Тѣмъ не менѣе предложеніе это принято Чистопольскимъ Комитетомъ въ виду того соображенія, что такая льгота можетъ побудить нашихъ мукомоловъ приспособиться къ требованіямъ иностранныхъ рынковъ (Казанская, 208, 213).

Соотношеніе между тарифами на перевозку сѣрыхъ и красныхъ хлѣбовъ 122).

Не менѣе существеннымъ недостаткомъ дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифовъ признается равенство тарифныхъ ставокъ на сѣрые (рожь, овесъ) и красные (пшеница, масляничныя сѣмена) хлѣба. Такое равенство противорѣчитъ основному принципу тарификаціи, согласно которому высота тарифныхъ ставокъ должна быть сообразована съ цѣнностью груза. Особенно важное значеніе этотъ вопросъ имѣетъ для интересовъ сельскаго хозяйства центральныхъ районовъ,

которое по мѣстнымъ климатическимъ условіямъ вынуждено ограничиваться производствомъ дешевыхъ сѣрыхъ хлѣбовъ. Равенство же тарифныхъ ставокъ на сѣрые и красные хлѣба ставитъ центральные районы въ гораздо менѣе благопріятныя условія по сравненію съ южными губерніями, отправляющими преимущественно дорогіе красные хлѣба (Симбирская, 528). Производство же красныхъ хлѣбовъ, напримѣръ, пшеницы, представляется гораздо болѣе выгоднымъ, чѣмъ производство ржи, такъ какъ урожайность пшеницы выше, стоимость обработки и уборки одинаковы съ рожью, а цѣны на пшеницу вообще выше, чѣмъ на рожь (Пензенская, 160). За послѣднія 5—7 лѣтъ средняя рыночная цѣна составляла: для ржи и овса — 40 коп. за пудъ, пшеницы — 75 коп., пшеничной муки и масляничныхъ сѣмянъ—1 руб. 25 коп. (Рязанская, 645).

Въ виду перечисленныхъ обстоятельствъ были высказаны многочисленныя пожеланія, исходившія почти исключительно изъ среды Комитетовъ центральныхъ губерній, о томъ, чтобы тарифъ на перевозку сѣрыхъ хлѣбовъ былъ пониженъ по сравненію съ тарифомъ на перевозку красныхъ хлѣбовъ. При этомъ слѣдовало бы установить такое соотношеніе между размѣрами тарифныхъ ставокъ для сѣрыхъ и красныхъ хлѣбовъ, которое отвѣчало бы установившемуся въ послѣднее время соотношенію между цѣнами на эти продукты, т. е. примѣрно считая рожь, овесъ и просо за 50, пшеницу за 75, а пшеничную муку и масличныя сѣмена за 100 (Рязанская, 645).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду изложенныхъ соображеній Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія.

1. Желательно вообще понизить тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Бессарабская губ.: 1) Бѣлецкій (183)—**для зерновыхъ продуктовъ.**

Вологодская губ.: 2) Велико-Устюжскій (310)—**въ мѣстности, нуждающіяся въ привозномъ хлѣбѣ.**

Воронежская губ.: 3) Губернскій (15)—**для зерна.** 4) Острогожскій (147)—**то же.**

Екатеринославская губ.: 5) Александровскій (77)—**до $^1/_{80}$ коп. съ пуда и версты.**

Калужская губ.: 6) Жиздринскій (46). 7) Мещовскій (255, 256).

Лифляндская губ.: 8) Губернскій (8)—**изъ Лифляндской губерніи.**

Оренбургская губ.: 9) Губернскій (41)—**на востокъ и западъ.**

Орловская губ.: 10) Кромскій (551). 11) Сѣвскій (739). 12) Малоархангельскій (616)—**на зерно, путемъ установленія поверстнаго тарифа.**

Пензенская губ.: 13) Губернскій (18)—**на рожь и овесъ до размѣра тарифа на перевозку чугуна и угля.** 14) Инсарскій (80). 15) Чембарскій (160)—**до размѣра тарифовъ на перевозку руды и каменнаго угля.**

Подольская губ.: 16) Летичевскій (789).
Полтавская губ.: 17) Губернскій (66)—**для зерна.** 18) Хорольскій (787).
Рязанская губ.: 19) Скопинскій (635)—**изъ центральныхъ губерній на 20%.**
Саратовская губ.: 20) Балашовскій (342).
Таврическая губ.: 21) Мелитопольскій (107)—**на короткихъ разстояніяхъ.**
Тульская губ.: 22) Тульскій У. (458, 459)—**на 50% до Москвы и Петербурга.**
Харьковская губ.: 23) Лебединскій (277).
Херсонская губ.: 24) Тираспольскій (362)—**на зерно.**
Черниговская губ.: 25) Конотопскій (213, 223)—**идущихъ въ мѣстные элеваторы.**

2. Желательно понизить тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ до размѣра тарифовъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Курская губ.: 1) Новооскольскій (470).
Симбирская губ.: 2) Губернскій (47)—**въ особенности на сѣрые хлѣба.** 3) Симбирскій У. (488)—**то же.**

3. Желателенъ пересмотръ распредѣленія хлѣбныхъ грузовъ по тарифнымъ схемамъ съ цѣлью удешевленія провоза.

Екатеринославская губ.: Александровскій (77).

4. Диференціальные тарифы на зерновые продукты должны устанавливаться сообразно съ издержками производства и не преслѣдовать фискальныхъ цѣлей.

Орловская губ.: Елецкій (398).

5. Желательно сохранить и впредь переломъ тарифной хлѣбной формулы въ Челябинскѣ.

Гродненская губ.: Губернскій (144).

6. Желателенъ пересмотръ хлѣбныхъ тарифовъ въ смыслѣ согласованія интересовъ западныхъ и восточныхъ губерній.

Бессарабская губ.: Бендерскій (160).

7. Желательно понизить тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ для среднихъ разстояній по слѣдующей схемѣ:

отъ 1 до 50 верстъ по $^1/_{25}$ коп. съ пуда и версты.
» 51 » 500 » къ платѣ за 50 вер. (2 коп. съ пуда) прибавляется по $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты;

за разстоянія свыше 500 верстъ къ платѣ за 500 вер. (въ 11 коп. съ пуда) прибавляется $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты, со включеніемъ въ упомянутыя платы всѣхъ дополнительныхъ сборовъ.

Казанская губ.: Чистопольскій (209).

8. Желательно примѣненіе вывознаго хлѣбнаго тарифа обусловить обязательнымъ предъявленіемъ свидѣтельствъ о вывозѣ хлѣба.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (144). 2) Волковысскій (397).
Лифляндская губ.: 3) Венденскій (173).

9. Желательно понизить вывозной тарифъ на перевозку хлѣба до такихъ размѣровъ, чтобы провозная плата по желѣзной дорогѣ

вмѣстѣ съ морскимъ фрахтомъ до рынковъ Англіи, Германіи и Голландіи была равна или дешевле тарифа и фрахта изъ конкурирующихъ странъ до тѣхъ же рынковъ:

Черниговская губ.: Глуховскій (136).

10. Желательно понизить вывозной тарифъ:

а) на перевозку всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ (кромѣ отрубей и жмыховъ).

Орловская губ.: 1) Губернскій (93)—**на разстояніяхъ отъ 500 до 1.300 вер.**
Рязанская губ.: 2) Губернскій (19)—**изъ центральныхъ губерній.**

б) на перевозку хлѣба въ зернѣ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73)—**въ Архангельскъ.**
Гродненская губ.: 2) Бѣльскій (381).
Полтавская губ.: 3) Переяславскій (713). 4) Кременчугскій (326) — **на сѣрые хлѣба къ сѣвернымъ портамъ и на пшеницу—къ южнымъ портамъ.**
Саратовская губ.: 5) Царицынскій (663).
Тульская губ.: 6) Губернскій (20, 28).
Харьковская губ.: 7) Изюмскій (251).

в) на перевозку высшихъ сортовъ муки.

Казанская губ.: Чистопольскій (208, 213).

11. Желательно понизить на 15% дѣйствующій вывозной тарифъ на перевозку хлѣба въ зернѣ и крупы, а на перевозку муки этотъ зерновой тарифъ понизить еще на 20%.

Гродненская губ.: Губернскій (144).

12. Желательно установленіе нижеслѣдующаго спеціальнаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ изъ 6 черноземныхъ губерній въ вывозномъ сообщеніи (для перевозокъ ржи и овса): на разстояніяхъ отъ 800 до 1.000 вер. по 10 коп. съ вагона (750 п.) и версты, на разстояніяхъ отъ 1.001 до 1.500 вер. къ платѣ за 1.000 вер. (100 руб. съ вагона) прибавляется по 5 коп. съ вагона и версты.

Курская губ.: 1) Губернскій (9). 2) Шигровскій (822, 840).

13. Желательно установить тарифъ въ $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты для перевозки съ Юго-Западныхъ жел. дорогъ до станціи Одесса-Портъ зерна и въ соотвѣтствіи съ этимъ понизить тарифъ на экспортную муку.

Подольская губ.: Могилевскій (911).

14. Желательно пониженіе тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ изъ Инсарскаго уѣзда по примѣру пониженныхъ тарифовъ со станцій Симбирской губерніи (напр., со станціи Чамзинка) до С.-Петербурга.

Пензенская губ.: 1) Губернскій (62). 2) Инсарскій (80).

15. Желательно повысить тарифъ на вывозъ масляничныхъ сѣмянъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (144)—**на 25%**.
Орловская губ.: 2) Губернскій (83).

16. Повышеніе вывознаго тарифа на перевозку ячменя и овса (кормовые продукты) не желательно.

Екатеринославская губ.: Павлоградскій (239).

17. Желательно понизить тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ во внутреннихъ сообщеніяхъ:

а) вообще.

Витебская губ.: 1) Себежскій (514).
Воронежская губ.: 2) Губернскій (15).
Екатеринославская губ.: 3) Бахмутскій (90).
Курская губ.: 4) Льговскій (423).
С.-Петербургская губ.: 5) Губернскій (34).
Самарская губ.: 6) Бугурусланскій (239)—**особенно при паденіи хлѣбныхъ цѣнъ.** 7) Самарскій У. (415)—**то же.**
Тамбовская губ.: 8) Губернскій (13). 9) Кирсановскій (193).
Харьковская губ.: 10) Изюмскій (251).

б) на короткихъ разстояніяхъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Лидскій (130).
Гродненская губ.: 3) Бѣльскій (381)—**и повысить на далекихъ протяженіяхъ.**
Лифляндская губ.: 4) Губернскій (49)—**то же.**

в) на разстояніяхъ отъ 500 до 1.300 вер.

Орловская губ.: Губернскій (93).

г) на разстояніяхъ отъ 1 до 1.400 верстъ по нижеслѣдующей схемѣ:

На разстояніяхъ отъ	1	до	200	верстъ	по	15 коп. съ вагона (750 п.) и версты.
» »	201	»	500	»		къ платѣ за 200 вер. (30 руб. съ вагона) прибавляется по 10 коп. съ вагона и версты.
» »	501	»	900	»		къ платѣ за 500 вер. (60 руб. съ вагона) прибавляется по 7 коп. съ вагона и версты.
» »	901	»	1.400	»		къ платѣ за 900 вер. (88 руб. съ вагона) прибавляется по 5 коп. съ вагона и версты.

Курская губ.: Щигровскій (822, 840).

18. Желательно повысить на 15% внутренній тарифъ на перевозку хлѣба въ зернѣ, крупы и масляничныхъ сѣмянъ, а на пе-

ревозку муки ставки этого новаго зернового тарифа повысить на 20%.

Гродненская губ.: Губернскій (144).

19. Необходимо выработать и опубликовать постоянный льготный тарифъ на перевозку продовольственнаго хлѣба и пользованіе имъ предоставить всѣмъ учрежденіямъ, вѣдающимъ продовольственное дѣло, въ томъ числѣ и земству, во время продовольственныхъ компаній.

Вятская губ.: Глазовскій (239).

20. Желательно понижать до минимума тарифъ на перевозку хлѣба въ неурожайныя мѣстности.

Вологодская губ.: 1) Велико-Устюжскій (310).
Пермская губ.: 2) Чердынскій (491).
Тамбовская губ.: 3) Темниковскій (410).

21. Желательно понизить тарифъ на перевозку масляничныхъ сѣмянъ въ центральныя губерніи.

Рязанская губ.: Губернскій (25).

22. Желательно измѣнить внутренніе хлѣбные тарифы въ смыслѣ согласованія интересовъ центральныхъ губерній съ интересами окраинъ.

Казанская губ.: 1) Губернскій (20). 2) Лаишевскій (53). 3) Чебоксарско-Козьмодемьянскій (148).
Калужская губ.: 4) Калужскій У. (75).
Кіевская губ.: 5) Кіевскій У. (813).
Орловская губ.: 6) Болховскій (289).
Симбирская губ.: 7) Буинскій (295). 8) Карсунскій (337). 9) Сенгилеевскій (442).

23. Желательно установить переломъ тарифа на перевозку хлѣба: въ Самарѣ и Саратовѣ—для отправленія заволжскаго хлѣба, въ Челябинскѣ и Самарѣ—для отправленія сибирскаго хлѣба.

Рязанская губ.: Сапожковскій (635).

24. Существующіе тарифы на перевозку зерна во внутреннемъ сообщеніи не требуютъ измѣненія.

Виленская губ.: Ошмянскій (165).

25. Увеличеніе или уменьшеніе тарифа на перевозку хлѣба является средствомъ обоюдоострымъ, имѣющимъ хорошія и дурныя стороны.

Витебская губ.: Рѣжицкій (495).

26. Въ пониженіи тарифа на перевозку хлѣба по Пермской желѣзной дорогѣ нѣтъ надобности, такъ какъ тарифъ этой дороги ниже тарифовъ другихъ дорогъ.

Вологодская губ.: Велико-Устюжскій (307, 316).

27. Желательно повысить тарифъ на перевозку муки по сравненію съ зерномъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Виленскій У. (87). 3) Ошмянскій (166).

Волынская губ.: 4) Луцкій (158). 5) Староконстантиновскій (228)—**замѣнить дифференціальный тарифъ поверстнымъ.**

Гродненская губ.: 6) Губернскій (144)—**во внутреннемъ сообщеніи на 20%.** 7) Бѣльскій (381).

Ковенская губ.: 8) Ковенскій У. (49).

Курская губ.: 9) Губернскій (10)—**для высшихъ сортовъ муки.**

Минская губ.: 10) Бобруйскій (120). 11) Игуменскій (160).

Подольская губ.: 12) Проскуровскій (994).

28. Желательно понизить тарифъ на перевозку муки по сравненію съ зерномъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (17). 2) Бендерскій (160, 180).

Гродненская губ.: 3) Губернскій (144)—**въ вывозномъ сообщеніи на 20%.**

Пензенская губ.: 4) Чембарскій (160).

29. Желательно измѣненіе дѣйствующаго тарифа на перевозку муки, создающаго привилегированное положеніе для приволжскихъ крупчатныхъ мельницъ и невыгодное—для Елецкаго района и южныхъ уѣздовъ Рязанской губерніи.

Рязанская губ.: 1) Губернскій (24). 2) Раненбургскій (328, 339).

30. Желательно повысить тарифъ на зерно, идущее къ внутреннимъ центрамъ, и понизить тарифъ на высшіе сорта муки, отправляемые внутрь страны и за границу.

Казанская губ.: Чистопольскій (210, 213).

31. Желательно, чтобы тарифъ на перевозку зернового хлѣба былъ установленъ въ зависимости отъ цѣнности груза, а именно слѣдовало бы понизить тарифъ на сѣрые (рожь и овесъ) хлѣба, по сравненію съ красными (пшеница).

Владимірская губ.: 1) Губернскій (51).

Воронежская губ.: 2) Губернскій (15). 3) Бобровскій (58, 61). 4) Богучарскій (73). 5) Задонскій (108).

Казанская губ.: 6) Губернскій (20). 7) Спасскій (121).

Орловская губ.: 8) Елецкій (398).

Пензенская губ.: 9) Чембарскій (160).

Симбирская губ.: 10) Буинскій (295). 11) Карсунскій (337). 12) Симбирскій У. (488). 13) Сызранскій (516).

Тамбовская губ.: 14) Липецкій (299).

32. Желательно установить соотношеніе между тарифами на перевозку сѣрыхъ и красныхъ хлѣбовъ по слѣдующей формулѣ: рожь, овесъ и просо—50, пшеница—75, пшеничная мука и масляничныя сѣмена—100.

Рязанская губ.: Сапожковскій (635).

Глава XXVII. Тарифы на перевозку кормовъ.

1. Значеніе отрубей и жмыховъ, какъ кормовыхъ средствъ.—2. Тарифы на перевозку отрубей и жмыховъ.—3. Размѣры возможнаго пониженія и повышенія тарифовъ на отруби и жмыхи.—4. Тарифы на другіе кормовые продукты, какъ то: патоку, меласъ, жомъ, барду, сѣно, клеверъ, солому, картофель.—5. Заключенія Комитетовъ.

Значеніе отрубей и жмыховъ, какъ кормовыхъ средствъ.

При современныхъ условіяхъ сельскаго хозяйства средней полосы Россіи, а также большей части сѣверной и всей западной, переходъ къ интенсивному хозяйству неизбѣженъ, такъ какъ замѣчаются постепенное истощеніе почвы и пониженіе ея урожайности. Такой переходъ не возможенъ безъ значительнаго развитія скотоводства для производства навоза, который обходится сельскому хозяину тѣмъ дороже и по качеству своему тѣмъ хуже, чѣмъ скуднѣе кормится скотъ. Въ иныхъ мѣстностяхъ Россіи, гдѣ по климатическимъ условіямъ скотъ долженъ содержаться въ скотныхъ сараяхъ свыше 200 дней, откармливаніе скота на убой недостижимо, и скотоводство необходимо вести одновременно и параллельно по двумъ направленіямъ: развивать молочный скотъ и и откармливать на убой и приплодъ, что возможно лишь при условіи наличности достаточнаго количества дешевыхъ кормовыхъ средствъ.

При веденіи молочнаго хозяйства на кормъ скоту необходимы ячмень и овесъ, нѣкоторые сорта жмыховъ, отбросы пивоваренаго производства, но, главнымъ образомъ, крупныя пшеничныя отруби, которыя способствуютъ обильному выдѣленію доброкачественнаго молока, но мало вліяютъ на отложеніе жира въ ткани животнаго организма. Для откорма скота на убой употребляются разнаго рода зерновые продукты, мука изъ овса, гороха, ржи, кукурузы и др., но, главнымъ образомъ, всякаго рода жмыхи и ржаныя отруби, способствующіе образованію и отложенію жира въ организмѣ животнаго (Гродненская, 216).

Высокое кормовое достоинство жмыховъ и отрубей по сравненію съ рожью усматривается изъ нижеслѣдующаго сопоставленія ихъ химическаго состава: количество переваримыхъ бѣлковъ и жировъ (т. е. самыхъ цѣнныхъ въ кормовомъ отношеніи) составляетъ: во ржи—11,6%, въ отрубяхъ—13,7%, въ жмыхахъ конопляныхъ—27,9%, въ льняныхъ—34,4%, подсолнечныхъ—36% (Нижегородская, 396). Такое значеніе отрубей и жмыховъ въ скотовод-

ствѣ, молочномъ хозяйствѣ и земледѣліи вполнѣ усвоено заграничными сельскими хозяевами, особенно германскими, которые добились, на ряду съ высокими пошлинами на зерновые и мясные продукты, не только допущенія безпошлиннаго ввоза отрубей и хлѣбовъ, но даже еще нѣкоторой преміи для отрубей, такъ какъ въ отрубяхъ допускается безпошлинный ввозъ 5% муки. Въ виду такихъ льготъ, а равно въ силу отмѣченныхъ достоинствъ отрубей и жмыховъ, какъ кормовыхъ средствъ, вывозъ за границу этихъ продуктовъ увеличивается безъ всякихъ колебаній, тогда какъ нашъ вывозъ зерновыхъ продуктовъ и въ частности ржи колеблется въ зависимости отъ урожаевъ и спроса на заграничныхъ рынкахъ. По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, было вывезено изъ Россіи:

	Ржи.	Жмыховъ.	Отрубей.
	Тысячи пудовъ.		
съ 1889 по 1893 г.г. въ среднемъ за годъ	54.514	9.789	10.412
» 1894 » 1898 » » »	78.384	20.271	17.934
въ 1899 году за годъ	60.601	22.688	24.407

Преобладающее количество отрубей и жмыховъ вывозится въ Германію, которая ввезла изъ Россіи въ 1899—1900 г.г. 14 милліоновъ пудовъ этихъ продуктовъ, при чемъ ввозъ этотъ по сравненію съ 1898 годомъ увеличился на 21%. Однако, русскіе сельскіе хозяева изъ этого значительныхъ выгодъ не получаютъ, несмотря на то, что ввозъ русскихъ кормовыхъ средствъ въ Германію составляетъ 39% всего ввоза въ эту страну, и потому русскіе экспортеры, въ сущности, могли явиться распорядителями цѣнъ на эти кормовыя средства въ Германіи. Именно, въ 1899 году при средней цѣнѣ 83,74 марки на тонну ввезенныхъ въ Германію земледѣльческихъ отбросовъ, Франція, доставившая 1,9% всего ввоза отрубей и жмыховъ, получила 90,88 мар. за тонну или на 7,14 мар. выше средняго, тогда какъ тонна русскихъ отрубей и жмыховъ была расцѣнена въ 82,46 марки, т. е. на 1,28 мар. дешевле средней цѣны (Виленская, 26).

Такимъ образомъ, съ точки зрѣнія интересовъ русскаго сельскаго хозяйства, сбытъ отрубей и жмыховъ за границу и въ особенности въ Германію не представляется особенно выгоднымъ въ виду сравнительно низкой расцѣнки этихъ продуктовъ. Сверхъ того послѣдствія массоваго сбыта ихъ наносятъ нашему сельскому хозяйству двойной ущербъ. Съ одной стороны, благодаря ввозу концентрированныхъ кормовъ за сравнительно недорогую плату, германскіе сельскіе хозяева избѣгаютъ покупки овса, ячменя и ржи для корма скота и могутъ съ выгодою вести интенсивное хозяйство, дающее возможность получать бо̀льшіе урожаи съ своихъ зе-

мель. Вслѣдствіе той же причины сокращаются требованія на русскіе хлѣбные продукты, равно какъ и на продукты молочнаго хозяйства и животноводства; требованія на эти послѣдніе сокращаются не только въ самой Германіи, но и въ Англіи,—главномъ потребителѣ мяса, куда направленъ нынѣ германскій экспортъ мясныхъ продуктовъ, полученныхъ благодаря доставкѣ въ Германію нашихъ отрубей и хлѣбовъ. Съ другой стороны, вслѣдствіе усиленнаго вывоза отрубей и жмыховъ за границу, цѣна на эти продукты внутри страны значительно возросла. Въ силу этого русскіе сельскіе хозяева, даже при сознаніи всей полезности этихъ кормовыхъ средствъ и при желаніи воспользоваться ими для улучшенія своего хозяйства, путемъ расширенія скотоводства и развитія молочнаго хозяйства, оказываются не въ состояніи осуществить свои намѣренія. Помимо значительной высоты цѣнъ на отруби и жмыхи, въ нѣкоторыхъ случаяхъ вовсе не представляется возможности ни за какую цѣну пріобрѣсти эти отбросы на мельницахъ и маслобойныхъ заводахъ, особенно не крупными партіями, такъ какъ владѣльцы мукомоленъ и маслобоенъ предпочитаютъ экспортировать эти отбросы крупными партіями за границу и нерѣдко заключаютъ долгосрочные контракты на поставку отрубей или жмыховъ со своего завода или мельницы. Весьма характернымъ въ этомъ смыслѣ является сдѣланное въ Дубенскомъ Комитетѣ (Волынской губ.) указаніе, что арендаторъ еще строящейся въ этомъ уѣздѣ мельницы уже запродалъ за границу отруби и получилъ задатокъ (Волынская, 61).

При такихъ условіяхъ широкое примѣненіе интенсивныхъ сельскохозяйственныхъ пріемовъ невозможно и веденіе правильнаго культурнаго скотоводства совсѣмъ недостижимо. Замѣчается даже обратное явленіе. Скотоводство у насъ падаетъ, что отражается весьма рельефнымъ образомъ, между прочимъ, на торговлѣ саломъ. Нѣкогда процвѣтавшій вывозъ его изъ Россіи быстро падаетъ и съ каждымъ годомъ увеличивается ввозъ; такъ, по даннымъ, почерпнутымъ изъ обзора внѣшней торговли, оказывается слѣдующее: за пятилѣтіе 1887—1892 г.г. ежегодно вывозилось въ среднемъ по 202 т. пуд., съ 1892 по 1899 г.г. вывозилось до 100 т. пуд., и въ 1899 г. вывезено всего 80 т. пуд. Ввезено же сала за пятилѣтіе 1889—1892 г.г. по 301 т. пуд. ежегодно, въ слѣдующее пятилѣтіе съ 1893 по 1897 г.г. ежегодный ввозъ достигъ 807 т. пуд. и въ 1898 г. ввезено болѣе 2 милл. пуд. (Гродненская, 217).

Тарифы на перевозку отрубей и жмыховъ [123]).

Всѣ эти обстоятельства указываютъ на ненормальность существующаго положенія дѣла въ отношеніи сбыта отрубей и жмыховъ за границу и потребленія ихъ внутри страны. Одною изъ весьма существенныхъ причинъ такого положенія признается неправильный строй желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку этихъ про-

дуктовъ за границу по сравненію съ тарифами на зерновые хлѣба; именно указывается, что въ то время, какъ отруби и жмыхи наравнѣ съ разными отбросами перевозятся по 0,10 коп. съ пуда и версты, рожь перевозится по 0,24 коп. съ пуда и версты *), т. е. наши тарифы искусственно поощряютъ вывозъ жмыховъ и отрубей за границу. На ряду съ этимъ въ другихъ докладахъ отмѣчается, что хотя въ настоящее время тарифы на вывозъ отрубей и жмыховъ установлены въ одинаковомъ размѣрѣ съ тарифами на рожь и другіе зерновые продукты, но такое соотношеніе между тарифами, по крайней мѣрѣ для сбыта въ Германію, является извѣстной льготой для отрубей и жмыховъ, которые ввозятся въ Германію безпошлинно, тогда какъ зерновые продукты обложены пошлиной.

Въ виду приведенныхъ соображеній относительно значенія отрубей и жмыховъ, какъ кормовыхъ средствъ, почти во всѣхъ Комитетахъ возбуждался вопросъ о желательности, съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства внутренней Россіи, принятія мѣръ къ задержанію отрубей и жмыховъ внутри страны. Такія мѣры, съ одной стороны, искусственно понизили бы цѣны на названныя кормовыя средства, что повело бы за собою широкое использованіе этихъ средствъ русскими сельскими хозяевами; съ другой же стороны,— заставили бы германскихъ сельскихъ хозяевъ для корма скота усиленно покупать рожь и другіе хлѣба, продажа которыхъ для нашего сельскаго хозяйства болѣе выгодна, чѣмъ продажа отрубей и жмыховъ. Дѣйствительно, 1 ф. бѣлка и жира при сбытѣ ржи оплачивается 12 коп., тогда какъ въ отрубяхъ тотъ же фунтъ оплачивается 8 коп., въ конопляныхъ жмыхахъ 6 к. и въ подсолнечныхъ и льняныхъ—4 коп. (Рязанская, 333).

Настоящій вопросъ въ однихъ Комитетахъ разрѣшался въ положительномъ, въ другихъ—въ отрицательномъ смыслѣ, но большинство сужденій, въ общемъ, сводилось къ необходимости затрудненія вывоза слѣдующими мѣрами: 1) запрещеніемъ вывоза отрубей

*) Приведенныя данныя о тарифахъ на перевозку отрубей, жмыховъ и ржи въ вывозномъ сообщеніи не соотвѣтствуютъ дѣйствительности: ставка въ 0,10 съ пудо-версты примѣняется на русскихъ дорогахъ лишь для самыхъ цѣнныхъ грузовъ, а отнюдь не для отрубей и жмыховъ; ставка же въ 0,24 к. съ пудо-версты въ тарифѣ вовсе не существуетъ, даже для грузовъ большой скорости, которые перевозятся по 0,17 к. съ пудо-версты. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для вывозного сообщенія перевозка отрубей и жмыховъ таксируется одинаково съ зерновымъ хлѣбомъ, а во внутреннемъ сообщеніи—отруби и жмыхи перевозятся по низшему тарифу, чѣмъ хлѣбъ. Данныя эти, заимствованныя, повидимому, изъ доклада А. Ф. Филатова «о значеніи безпошлиннаго вывоза интенсивныхъ кормовыхъ средствъ для среднихъ русскихъ губерній», представленнаго въ Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности и опубликованнаго въ «Вѣстникѣ Финансовъ» (№ 38, за 1902 г.), послужили основаніемъ для сужденій и выводовъ докладчиковъ во многихъ Комитетахъ. Напр., Витебская, 442; Нижегородская, 398; Рязанская, 331; Черниговская, 24. *Примѣчаніе составителя.*

и жмыховъ, 2) установленіемъ умѣренной пошлины на вывозъ отрубей и жмыховъ, 3) повышеніемъ тарифа на перевозку отрубей и жмыховъ за границу. Каждый изъ перечисленныхъ способовъ задержанія вывоза отрубей и жмыховъ находилъ своихъ сторонниковъ и противниковъ. Запрещеніе вывоза или установленіе весьма высокихъ вывозныхъ пошлинъ встрѣчало возраженія съ той точки зрѣнія, что такое огульное запрещеніе можетъ повести къ весьма значительному скопленію внутри страны отрубей и жмыховъ, которые, не находя сбыта за границей, будутъ обезцѣнены и могутъ не только погибнуть безъ пользы для сельскаго хозяйства, но даже повредить интересамъ сельскаго хозяйства въ силу обезцѣненія зерна и масляничныхъ сѣмянъ. Запрещеніе вывоза во всякомъ случаѣ нанесетъ ущербъ нашей вывозной торговлѣ, которая выручаетъ на этихъ продуктахъ около 16 милл. рублей въ годъ.

По поводу такихъ сужденій указывалось, что безъ значительнаго пониженія цѣны жмыховъ и отрубей невозможно привить населенію привычку примѣнять эти кормовыя средства, и что пониженіе цѣнъ на эти продукты будетъ носить временной характеръ, такъ какъ съ развитіемъ пользованія этими кормами внутренній спросъ самъ собою повыситъ цѣны до достаточнаго уровня. По отношенію къ коноплянымъ жмыхамъ указывалось, что обезцѣненіе ихъ можетъ сократить крупное маслобойное производство и способствовать желательному возрожденію мелкаго крестьянскаго маслобойнаго производства, которое не такъ заинтересовано въ сбытѣ жмыховъ, какъ крупное.

Обложеніе отрубей и жмыховъ вывозной пошлиной признавалось нѣкоторыми невозможнымъ, въ виду существующихъ торговыхъ договоровъ, при чемъ для достиженія тѣхъ же результатовъ предлагалось значительно повысить вывозные тарифы на эти продукты. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, указывалось, что регулировать желѣзнодорожными тарифами вывозъ отрубей и жмыховъ представляется возможнымъ лишь до той поры, пока таможенныя пошлины на зерновые кормовые продукты не будутъ значительно повышены Германіей; при значительномъ же повышеніи этихъ пошлинъ и при сохраненіи безпошлиннаго ввоза отрубей и жмыховъ желѣзнодорожные тарифы могутъ оказаться недостаточно могущественнымъ средствомъ, чтобы сбалансировать разницу въ пошлинахъ, и тогда въ силу необходимости пришлось бы все-таки прибѣгнуть къ установленію вывозныхъ пошлинъ (Гродненская, 219). Кромѣ того, обращалось вниманіе на то, что повышеніе вывознаго тарифа, по сравненію съ внутреннимъ, только тогда можетъ оказаться дѣйствительнымъ, когда одновременно будетъ повышенъ тарифъ на масляниц-

ныя сѣмена, такъ какъ иначе за границу будутъ итти масляничныя сѣмена и тамъ уже перерабатываться (Гродненская, 218). Сверхъ того, указывалось, что повышеніе тарифовъ на отруби и жмыхи достигнетъ цѣли лишь при томъ условіи, чтобы отруби, жмыхи и масляничныя сѣмена, вывозимые за границу, дѣйствительно уплачивали за провозъ повышенный тарифъ, и чтобы тѣ же продукты, подвезенные къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ по низкому внутреннему тарифу, не могли вывозиться за границу подъ видомъ мѣстныхъ продуктовъ. Въ противномъ случаѣ необходимо прибѣгнуть къ установленію умѣренной вывозной пошлины (Гродненская, 136).

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ при обсужденіи вопроса о задержаніи внутри страны отрубей и жмыховъ указывалось на цѣлесообразность установленія вывозной пошлины лишь въ умѣренномъ размѣрѣ, дабы не внести замѣшательства въ существующій строй мукомольной и маслобойной промышленности. Полученныя отъ такой пошлины суммы можно было бы употребить на выдачу премій за вывозъ ржи и пшеницы. Во избѣжаніе упомянутыхъ замѣшательствъ рекомендуется постепенное повышеніе вывозныхъ тарифовъ на эти продукты съ одновременнымъ пониженіемъ внутреннихъ тарифовъ за счетъ суммъ, излишне выручennыхъ желѣзными дорогами отъ перевозки въ вывозныхъ сообщеніяхъ.

По поводу такого предложенія указывалось, что при настоящемъ положеніи дѣла мукомолы имѣютъ значительныя выгоды; именно, купивъ пудъ хорошаго зерна за 50 коп., мукомолъ получаетъ изъ него 20 фунтовъ пеклеванной муки или сѣянки, которую онъ продаетъ до 1 руб. за пудъ; слѣдовательно, на пудъ выручаетъ 50 коп.; затѣмъ изъ того же пуда онъ получаетъ 10 фунтовъ отрубей, считая пудъ по 48 коп.,—на сумму 12 коп.; далѣе низкаго сорта посыпочной муки 5 фун., считая по 80 коп. пудъ,—10 к. и обойной пыли полтора фунта на 1 к., а всего изъ пуда зерна въ 50 коп. онъ получаетъ продуктовъ на 73 коп., т. е. 46—50% валовой выручки. Если повышеніемъ провознаго тарифа и обложеніемъ пошлиною вывоза кормовыхъ продуктовъ будетъ достигнуто пониженіе ихъ стоимости до прежде существовавшихъ цѣнъ на отруби 25—30 к. за пудъ и на посыпочную муку 35—40 к., то доходъ мукомола сократится лишь на 10%, что едва ли помѣшаетъ росту мукомольнаго дѣла (Казанская, 223).

Въ дополненіе къ предыдущимъ мѣрамъ, направленнымъ къ ограниченію вывоза отрубей и жмыховъ, рекомендуется также пониженіе внутренняго тарифа на перевозку отрубей и жмыховъ съ цѣлью облегчить снабженіе этими продуктами внутреннихъ рынковъ, чувствующихъ недостатокъ въ кормовыхъ средствахъ. Пониженіе

внутренняго тарифа рекомендуется также какъ и самостоятельный коррективъ противъ массоваго вывоза отрубей и жмыховъ за границу, облегчающій болѣе значительный и легкій сбытъ этихъ кормовъ на внутренніе рынки безъ принятія какихъ-либо запретительныхъ или стѣснительныхъ мѣръ противъ вывоза отрубей и жмыховъ за границу. Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ были сдѣланы весьма рѣшительныя заявленія противъ какого бы то ни было стѣсненія сбыта отрубей и жмыховъ за границу, изъ опасенія, что этимъ будетъ нанесенъ ущербъ мукомольному и маслобойному производствамъ. Ущербъ этотъ, несомнѣнно, всею своею тяжестью ляжетъ на то же сельское хозяйство и особенно на крестьянское населеніе тѣхъ районовъ, гдѣ болѣе или менѣе развиты посѣвы масляничныхъ сѣмянъ. При этомъ указывалось, что, очевидно, въ настоящее время нѣтъ надлежащихъ условій, при которыхъ русскому сельскому хозяйству было бы выгодно потреблять ту массу отрубей и жмыховъ, которая нынѣ производится, такъ какъ, несмотря на то, что тарифъ на вывозъ отрубей и жмыховъ значительно выше тарифа на перевозку этихъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи при перевозкѣ на разстояніяхъ въ 300—400 вер. (при чемъ разница доходитъ до 3 коп. съ пуда), потребленіе этихъ кормовъ внутри страны развивается все-таки слабо (Рязанская, 87).

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ были высказаны сужденія въ томъ смыслѣ, что тарифы на отруби и жмыхи должны быть установлены вообще въ гораздо болѣе высокомъ размѣрѣ,—независимо отъ того, для вывоза за границу или же для внутренняго потребленія перевозятся эти продукты,—именно съ тою цѣлью, чтобы сохранить для мѣстнаго населенія отбросы мукомольнаго и маслобойнаго производствъ, представляющіе весьма цѣнный продуктъ въ хозяйствѣ.

Затѣмъ существующая разница между вывозными и внутренними тарифами для перевозки отрубей и жмыховъ вызываетъ среди Комитетовъ Прибалтійскаго и другихъ пограничныхъ районовъ пожеланіе, чтобы болѣе высокій вывозной тарифъ примѣнялся исключительно лишь къ вывозимому товару, провозъ же продуктовъ, поступающихъ на потребленіе мѣстнаго хозяйства береговой полосы, оплачивался по низшему внутреннему тарифу, но при условіи предъявленія свидѣтельствъ, удостовѣряющихъ, что отруби и жмыхи дѣйствительно назначены для мѣстнаго потребленія, а не для вывоза за границу.

Размѣры возможнаго пониженія и повышенія тарифовъ на отруби и жмыхи.

Относительно самаго размѣра повышенія вывознаго тарифа и пониженія внутренняго сдѣлано мало опредѣленныхъ указаній. Для вывознаго тарифа были сдѣланы предложенія повысить его до размѣровъ существующаго тарифа на вывозъ масляничныхъ сѣмянъ съ прибавкой 25%, а въ отношеніи внутренняго тарифа были выска-

заны пожеланія: понизить до возможнаго минимума,—до размѣра дѣйствительной стоимости перевозки, на 50% противъ существующаго или до 1/100 коп. съ пуда и версты,—какъ самаго низкаго изъ фактически примѣняемыхъ нынѣ разрядовъ тарифовъ. Кромѣ того, было сдѣлано предложеніе понизить внутренній тарифъ на разстояніяхъ до 1.056 верстъ для отрубей на 20%, а для жмыховъ—на 25% противъ существующаго, съ распространеніемъ этихъ скидокъ и на разстоянія свыше 1.056 верстъ, гдѣ теперь установлена скидка въ 10% (Ковенская, 17, 20).

Тарифы на другіе кормовые продукты, какъ-то: патоку, меласъ, жомъ, барду, сѣно, клеверъ, солому, картофель 124).

Кромѣ указанныхъ выше измѣненій въ тарифахъ на перевозку концентрированныхъ кормовыхъ средствъ, въ Комитетахъ были обсуждаемы желательныя съ точки зрѣнія интересовъ отдѣльныхъ мѣстностей измѣненія въ тарифахъ на другіе виды кормовыхъ средствъ. При этомъ въ однихъ случаяхъ эти пожеланія мотивировались недостаткомъ кормовъ на мѣстѣ и необходимостью подвозить ихъ изъ другихъ районовъ, въ другихъ же случаяхъ эти измѣненія объяснялись необходимостью способствовать сбыту излишнихъ мѣстныхъ кормовъ.

По отношенію къ пониженію тарифовъ на перевозку жома, барды и кормовой патоки въ Комитетахъ Подольской губерніи было замѣчено, что на сахарные заводы сырой матеріалъ доставляется изъ отдаленныхъ имѣній, и перечисленные малоцѣнные остатки могли бы служить обратнымъ грузомъ для вагоновъ, служившихъ для подвоза сырья къ заводу. При этомъ остатки эти были бы употребляемы въ тѣхъ самыхъ имѣніяхъ, коимъ необходимѣе всего получить эти остатки въ видѣ кормовыхъ средствъ (Подольская, 119).

Затѣмъ, въ видахъ удешевленія перевозки патоки, какъ кормового сдабривающаго вещества, указано на желательность безплатнаго обратнаго провоза бочекъ изъ-подъ патоки (Полтавская, 59).

Въ Комитетахъ Таврической губерніи указывалось, что тарифъ на перевозку кормовъ нѣсколько высокъ, что закупка его даже въ сосѣдней Екатеринославской губерніи представляется невозможною вслѣдствіе дороговизны доставки. Поэтому оказывается иногда болѣе выгоднымъ распродать скотъ, кромѣ самаго необходимаго, по дешевой цѣнѣ, чѣмъ выписывать кормъ (Таврическая, 170).

Въ Ошмянскомъ Комитетѣ (Виленской губ.) было указано, что мѣстные крестьяне часто ощущаютъ недостатокъ въ соломѣ для прокорма скота. Въ 1901 и 1902 г.г. солома продавалась по 35—40 к. за пудъ. Поэтому существовалъ подвозъ соломы съ юга, гдѣ цѣна на солому около 1 коп. за пудъ. Для облегченія этого подвоза, желательно было бы пониженіе тарифа и распространеніе на солому

правила, существующаго для сѣна, согласно которому можно было бы перевозить солому безъ перегрузки отъ мѣста потребленія до мѣста назначенія (Виленская, 163).

Относительно тарифовъ на сѣно въ Старорусскомъ Комитетѣ (Новгородской губ.) было отмѣчено, что для этого уѣзда, равно какъ и для большинства другихъ уѣздовъ губерніи, сѣно является почти единственнымъ предметомъ вывоза, именно—на С.-Петербургскій рынокъ. Однако, вслѣдствіе существованія диференціальныхъ тарифовъ, мѣстное сѣно испытываетъ на С.-Петербургскомъ рынкѣ конкуренцію со стороны рязанскаго сѣна. Такое положеніе слѣдовало бы устранить или отмѣною диференціальнаго тарифа на сѣно, съ сохраненіемъ этого тарифа лишь для вывоза, или же—спеціальнымъ пониженіемъ тарифа для старорусскаго сѣна (Новгородская, 280, 291).

При обсужденіи вопроса о тарифѣ на сѣно и картофель въ Тверскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было указано, что эти два продукта являются почти единственными, которыхъ у мѣстнаго населенія имѣется въ избыткѣ. Между тѣмъ, тарифы на эти продукты высоки и задерживаютъ ихъ сбытъ. Мѣстный рынокъ для сбыта сѣна, каковымъ является Тверь, оказывается недостаточнымъ, и вслѣдствіе этого цѣна сѣна въ Твери падала въ 1901 году до 10 коп. за пудъ. Поощреніе же вывоза сѣна изъ Тверской губерніи представляется желательнымъ кромѣ того и потому, что ради полученія его крестьяне распахиваютъ пустовавшіе прежде участки земли и вводятъ травосѣяніе (Тверская, 436).

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи изложенныхъ выше сужденій Комитеты пришли къ слѣдующимъ заключеніямъ.

1. Желательно повысить вывозной тарифъ на отруби и жмыхи и понизить внутренній тарифъ.

Витебская губ.: 1) Двинскій (239, 248).

Воронежская губ.: 2) Задонскій (109) — **значительное пониженіе внутренняго и постепенное повышеніе вывознаго.**

Гродненская губ.: 3) Губернскій (122) — **вывозной повысить до размѣровъ существующаго для масляничныхъ сѣмянъ съ надбавкою въ 25%, а внутренній понизить вдвое противъ существующаго.** 4) Бѣльскій (381) — **внутренній понизить лишь на короткихъ разстояніяхъ и на далекихъ понизить.**

Екатеринославская губ.: 5) Губернскій (51)—**повышеніе вывознаго тарифа постепенно.**

Орловская губ.: 6) Губернскій (83)—**внутренній понизить только для отрубей на сѣверные рынки.** 7) Елецкій (327). 8) Орловскій У. (707).

Псковская губ.: 9) Губернскій (50). 10) Великолуцкій (106).

Харьковская губ.: 11) Губернскій (22). 12) Изюмскій (251). 13) Харьковскій У. (427).

2. Желательно установить вывозныя пошлины и понизить внутренній тарифъ на отруби и жмыхи.

Виленская губ.: 1) Губернскій (13).

Ковенская губ.: 2) Вилькомірскій (38) — **понизить исключительно для сельскохозяйственныхъ обществъ.** 3) Поневѣжскій (122)—**понизить исключительно для сельскохозяйственныхъ обществъ до дѣйствительной стоимости провоза.** 4) Россіенскій (141)—**для сельскохозяйственныхъ обществъ до дѣйствительной стоимости провоза.**

Курская губ.: 5) Тимскій (776).

Минская губ.: 6) Игуменскій (157)—**до минимума.**

Могилевская губ.: 7) Могилевскій У. (96).

Рязанская губ.: 8) Михайловскій (240).

С.-Петербургская губ.: 9) Губернскій (17).

Смоленская губ.: 10) Гжатскій (92).

3. Желательно повысить только вывозной тарифъ на отруби и жмыхи.

Витебская губ.: 1) Себежскій (514).

Московская губ.: 2) Губернскій (12). 3) Коломенскій (419). 4) Подольскій (476).

Рязанская губ.: 5) Раненбургскій (330) — **но безъ ущерба для мукомольнаго и маслобойнаго производствъ.** 6) Ряжскій (374, 379). 7) Рязанскій У. (430, 496).

Самарская губ.: 8) Бугурусланскій (221, 289).

Саратовская губ.: 9) Камышинскій (458).

Тульская губ.: 10) Епифанскій (205).

4. Желательно понизить только внутренній тарифъ на отруби и жмыхи.

Виленская губ.: 1) Трокскій (207)—**на жмыхи.**

Витебская губ.: 2) Губернскій (69).

Ковенская губ.: 3) Губернскій (10)—**значительно.** 4) Шавельскій (178) — **по удостовѣреніямъ сельскохозяйственныхъ обществъ.**

Курляндская губ.: 5) Добленскій (54).

Могилевская губ.: 6) Могилевскій У. (94)—**для сельскохозяйственныхъ обществъ.**

Новгородская губ.: 7) Новгородскій У. (230)—**до минимума изъ южныхъ губерній и Сибири.**

Рязанская губ.: 8) Губернскій (19, 21)—**лишь съ юга къ центру Россіи.**

С.-Петербургская губ.: 9) Царскосельскій (74) — **для сельскихъ хозяевъ и сельскохозяйственныхъ обществъ.** 10) Ямбургскій (97).

Смоленская губ.: 11) Губернскій (105). 12) Вяземскій (75). 13) Дорогобужскій (125). 14) Смоленскій У. (30)—**въ Смоленскую губ.** 15) Сычевскій (270).

Таврическая губ.: 16) Ялтинскій (251).

Тульская губ.: 17) Губернскій (15, 20)—**не трогая вывозного.**

Черниговская губ.: 18) Конотопскій (212).

Эстляндская губ.: 19) Губернскій (36)—**до $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты на разстояніи въ 2.000 вер.** 20) Гапсальскій (177)—**не трогая вывозного.**

5. Необходимо вообще повысить тарифъ на отруби и жмыхи для удержанія ихъ на мѣстахъ.

Черниговская губ.: Глуховскій (145, 155).

6. Желательно допущеніе возврата разницы между вывознымъ и внутреннимъ тарифами при перевозкѣ кормовъ въ пограничные районы при условіи предъявленія свидѣтельствъ о томъ что кормъ обращенъ на мѣстныя нужды, а не вывезенъ.

Эстляндская губ.: 1) Губернскій (36). 2) Ревельскій (180).

7. Желательно установленіе льготныхъ тарифовъ на кормъ въ случаяхъ неурожая.

Пермская губ.: 1) Чердынскій (491).
Тамбовская губ.: 2) Темниковскій (410).

8. Желательно понизить тарифъ на всѣ вообще кормовые продукты (сѣно, жмыхи, отруби, овесъ и др.).

Витебская губ.: 1) Себежскій (514)—**для мѣстныхъ надобностей.**
С.-Петербургская губ.: 2) Царскосельскій (74)—**только для сельскихъ хозяевъ.**
Смоленская губ.: 3) Вяземскій (75)—**для мѣстныхъ нуждъ.**
Таврическая губ.: 4) Губернскій (10). 5) Перекопскій (170) — **для мѣстныхъ надобностей.** 6) Симферопольскій (197)—**для мѣстныхъ нуждъ.** 7) Ялтинскій (251)—**то же.**

9. Желательно понизить тарифъ на перевозку патоки.

Могилевская губ.: 1) Рогачевскій (131)—**для расширенія сбыта.**
Новгородская губ.: 2) Новгородскій У. (230)—**для подвоза изъ южныхъ губерній.**
Подольская губ.: 3) Губернскій (118) — **для развоза изъ заводовъ.** 4) Винницкій (224)—**на 50% для разстоянія до 447 вер.**

10. Желательно допустить безплатный провозъ бочекъ изъ-подъ патоки.

Могилевская губ.: 1) Губернскій (62). 2) Лубенскій (648).

11. Желательно понизить тарифъ на перевозку жома и барды для облегченія развоза съ заводовъ.

Подольская губ.: 1) Губернскій (118). 2) Винницкій (224).

12. Желательно понизить тарифъ на перевозку сѣна въ цѣляхъ облегченія сбыта.

Витебская губ.: 1) Люцинскій (359) — **въ Ригу и С.-Петербургъ.** 2) Невельскій (368). 3) Себежскій (514).
Владимірская губ.: 4) Муромскій (51, 117).
Новгородская губ.: 5) Старорусскій (280)—**въ С.-Петербургъ.**
Тверская губ.: 6) Тверской У. (436).

13. Желательно понизить тарифъ на перевозку сѣна въ неурожайные годы.

Таврическая губ.: Симферопольскій (212).

14. Желательно понизить тарифъ на перевозку клевера для облегченія сбыта.

Витебская губ.: 1) Люцинскій (359)—**въ Ригу и С.-Петербургъ.** 2) Себежскій (514).

15. Желательно понизить тарифъ на перевозку соломы.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (163)—**для потребностей мѣстныхъ крестьянъ.**
Витебская губ.: 2) Невельскій (368)—**для облегченія сбыта.**

16. Желательно пониженіе тарифа на перевозку картофеля.

Тверская губ.: Тверской У. (436).

Глава XXVIII. Тарифы на перевозку скота.

1. Тарифы на перевозку скота вообще.—2. Значеніе скотопрогонныхъ трактовъ.—3. Размѣры желательнаго пониженія тарифовъ на перевозку скота.—4. Тарифы на перевозку проводниковъ и корма для скота.—5. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку скота вообще 125).

По отношенію къ тарифамъ на перевозку скота отмѣчается высота ихъ, которая является тѣмъ болѣе обременительною, что перевозку обыкновенно приходится совершать на большихъ разстояніяхъ. Вслѣдствіе этого провозъ обходится вообще до 10% рыночной цѣны скота и выше; напр., тарифъ на провозъ скота изъ Бессарабіи въ Варшаву составляетъ 25% стоимости животнаго. Затѣмъ, самая перевозка совершается крайне медленно (300 верстъ въ сутки), на передаточныхъ станціяхъ происходятъ значительныя задержки (доходящія до 12 часовъ), а потому существующая плата въ 10 коп. съ вагона и версты, сверхъ которой приходится нести еще нѣкоторые дополнительные расходы, должна быть признана высокой (Кіевская, 32, 282). Въ видѣ нагляднаго примѣра высоты существующаго тарифа на перевозку скота приводится тотъ фактъ, что перевозка одного быка отъ ст. Крыжополь до Варшавы стоитъ 18 рублей, т. е. столько, сколько обходится проѣздъ пассажира на томъ же разстояніи въ 1 классѣ (Подольская, 947, 948)*); аналогичное указаніе было сдѣлано и въ Харьковскомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Харьковская, 826).

Высота тарифовъ крайне затрудняетъ какъ доставку скота на рынки потребленія, такъ равно и пріобрѣтеніе его крестьянскимъ населеніемъ. Въ частности, отмѣчается затруднительность сбыта скота изъ Бессарабіи въ С.-Петербургъ и Москву. Между тѣмъ, на столичные рынки скотъ идетъ въ настоящее время и съ сѣвернаго Кавказа, несмотря на то, что этотъ послѣдній районъ отстоитъ отъ Петербурга и Москвы не ближе Бессарабіи. Затруднительность конкуренціи по доставкѣ скота на столичные рынки изъ Бессарабіи объясняется отчасти также и тѣмъ, что рельсовый путь изъ Бессарабіи представляетъ слишкомъ большую кружность. Слѣдствіемъ этихъ причинъ является то, что единственнымъ рынкомъ сбыта

*) Собственно тарифная плата за перевозку на этомъ разстояніи штуки рогатаго скота составляетъ отъ 6 р. 11 к. до 8 р. 70 к., въ зависимости отъ количества головъ, погруженныхъ въ одинъ вагонъ. *Прим. составителя.*

скота для Бессарабіи служитъ Одесса, представляющая мало выгодъ (Бессарабская, 178, 180).

На ряду съ приведенными сужденіями слѣдуетъ отмѣтить заявленія, что до установленія нормъ погрузки скота югъ Россіи не являлся непосильнымъ конкурентомъ для центральнаго района по сбыту скота на Московскомъ рынкѣ, такъ какъ въ Орловскую, напримѣръ, губернію возможно было доставлять съ юга для откорма по 10—12 штукъ рогатаго скота въ вагонѣ, скота же болѣе мелкаго помѣщалось даже отъ 15 до 18 штукъ; откормленнаго же стота помѣщалось въ вагонѣ 8 штукъ. Такимъ образомъ, при одинаковой платѣ съ вагона, разница въ провозѣ штуки откормленнаго скота являлась для хозяевъ центральной Россіи плюсомъ, который покрывалъ расходы по откорму съ нѣкоторымъ излишкомъ. Въ настоящее время количество скота, помѣщаемаго въ вагоны, регулируется по категоріямъ, вслѣдствіе чего провозъ въ вагонѣ неоткормленнаго скота въ бо́льшемъ числѣ штукъ, чѣмъ откормленнаго, сталъ невозможенъ. Между тѣмъ, провозная плата съ вагона одинакова какъ для тощаго, такъ и для откормленнаго скота. Такимъ образомъ, съ установленіемъ нормъ погрузки скота, для южныхъ хозяевъ были облегчены условія конкуренціи по сбыту откормленнаго скота на Московскомъ рынкѣ, и вывозъ скота съ юга для откорма въ центральныя губерніи сократился до минимума (Орловская, 291).

Кромѣ того, было отмѣчено, что пониженные тарифы на перевозку скота съ далекихъ окраинъ крайне затрудняютъ развитіе скотоводства въ центральныхъ губерніяхъ (Полтавская, 85).

Значеніе скотопрогонныхъ трактовъ.

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ были высказаны сужденія о скотопрогонныхъ трактахъ и ихъ значеніи для сельскохозяйственной промышленности. Такъ, въ одномъ изъ докладовъ Веневскому Уѣздному Комитету вопросу этому было придано особенно серьезное значеніе. Именно было указано, что перевозка скота по желѣзной дорогѣ обходится дороже, чѣмъ могла бы обойтись доставка по грунтовымъ трактамъ. Провозъ 8 головъ крупнаго скота 1 категоріи на разстояніи 800 верстъ обходится въ 80 руб., стоимость корма въ пути въ теченіе 3 сутокъ, считая по 30 фунтовъ сѣна на голову ежедневно, при цѣнѣ въ 40 коп. за пудъ,—7 руб. 20 коп., проводникъ на вагонъ—80 коп., а всего 88 руб. или 11 руб. за штуку; учитывая при этомъ потерю въ вѣсѣ скота при перевозкѣ, составляющую 1 пудъ на голову при средней цѣнѣ въ 4 руб. за пудъ, можно опредѣлить стоимость доставки 1 головы скота въ 15 руб. При прогонѣ же скота по грунтовымъ трактамъ на разстояніи 800 верстъ, на что потребуется 27 сутокъ, расходъ на содержаніе животнаго и проводниковъ обойдется въ 15 коп. на голову въ сутки

или 4 руб. 5 коп. за все время пути. Вмѣстѣ съ тѣмъ, при прогонѣ скота по грунтовымъ дорогамъ въ теченіе 27 дней вѣсъ каждаго животнаго увеличивается почти на одинъ пудъ, что повышаетъ цѣнность животнаго на 4 руб. Такимъ образомъ, доставка скота по грунтовымъ дорогамъ фактически почти ничего не стоитъ.

Кромѣ того, было отмѣчено, что закрытіе скотопрогонныхъ трактовъ повело къ обезцѣненію сѣна въ центральныхъ губерніяхъ, къ неудовлетворительной утилизаціи отавъ и къ нѣкоторымъ другимъ неудобствамъ. Такъ, напримѣръ, мѣра эта заставила увеличить размѣры зерновыхъ посѣвовъ въ виду того, что залежи перестали приносить доходъ отъ прокорма прогоняемаго гуртами скота. Съ увеличеніемъ же площади посѣвовъ появилась масса зерна, сопровождавшаяся паденіемъ цѣнъ.

Между тѣмъ, закрытіе скотопрогонныхъ трактовъ, послѣдовавшее около 20 лѣтъ тому назадъ, во избѣжаніе распространенія чумной эпизоотіи, являлось до извѣстной степени слѣдствіемъ недостаточности ветеринарнаго надзора.

Въ настоящее же время, въ виду усиленія ветеринарнаго надзора, представляется вполнѣ возможнымъ снова открыть скотопрогонные тракты, тѣмъ болѣе, что заболѣваній чумою въ предѣлахъ Европейской Россіи не наблюдалось около 15 лѣтъ. Такая мѣра, удешевляя стоимость доставки скота на потребительные рынки, могла бы способствовать вмѣстѣ съ тѣмъ поднятію сельскаго хозяйства въ мѣстностяхъ, по которымъ пролегаютъ скотопрогонные тракты, такъ какъ дала бы возможность вести залежное хозяйство, улучшающее землю, повысила бы цѣны на сѣно и повела бы къ использованію отавъ.

Однако, Веневскій Уѣздный Комитетъ, изъ опасенія распространенія чумы и другихъ болѣзней, не согласился съ приведеннымъ выше предложеніемъ объ открытіи скотопрогонныхъ трактовъ (Тульская, 134, 135, 136).

Размѣры пониженія тарифовъ на перевозку скота [126]).

Въ виду приведенныхъ выше соображеній и въ цѣляхъ поощренія развитія скотоводства были высказаны пожеланія о пониженіи существующихъ тарифовъ на перевозку скота. При этомъ указывалось на желательность пониженія тарифа не только во внутреннихъ сообщеніяхъ, но также и до вывозныхъ пунктовъ. Пониженіе тарифа на перевозку скота въ вывозномъ сообщеніи, въ связи съ удешевленіемъ тарифа на перевозку кормовыхъ средствъ во внутреннемъ сообщеніи, могло бы явиться однимъ изъ самыхъ дѣйствительныхъ средствъ для поднятія нашего скотоводства (Курская, 776).

Въ Бессарабскомъ Губернскомъ Комитетѣ было высказано пожеланіе о пониженіи тарифовъ на перевозку скота въ

Одессу, въ Слонимскомъ Комитетѣ (Гродненской губ.)—въ Либаву и Одессу, и въ Тульскомъ Уѣздномъ Комитетѣ—въ Москву и С.-Петербургъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, обращено вниманіе на необходимость пониженія тарифовъ на перевозку скота въ цѣляхъ облегченія крестьянскому населенію покупки скота (Виленская, 166), такъ какъ такая мѣра могла бы служить поощреніемъ для развитія крестьянскаго скотоводства.

Пониженіе тарифа на перевозку скота изъ центральныхъ районовъ, по нѣкоторымъ отзывамъ, представляется мѣрою, которая могла бы уравнять условія конкуренціи съ западными районами, расположенными вблизи крупныхъ потребительныхъ рынковъ, а также и съ восточными окраинами, находящимися въ болѣе выгодныхъ условіяхъ климата и почвы.

Пожеланіе о пониженіи тарифа на перевозку скота было мотивировано также тѣмъ, что при удешевленіи передвиженія были бы облегчены метизація и скрещиваніе породъ, имѣющія большое значеніе для улучшенія скота (Екатеринославская, 127).

Кромѣ того, пониженіе тарифа дало бы возможность при мѣстныхъ неурожаяхъ кормовъ отправлять скотъ для зимовки или даже для продажи въ мѣстности, обезпеченныя кормовыми средствами (Харьковская, 248).

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, путемъ пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, имѣется въ виду болѣе цѣлесообразнымъ способомъ достигнуть тѣхъ же результатовъ, какъ и другою предлагавшеюся мѣрою, а именно отмѣною обязательной перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ и предоставленіемъ права прогонять скотъ на рынки по грунтовымъ дорогамъ. При этомъ было отмѣчено, что вовсе нежелательно возвращаться къ прежнему способу доставки скота на потребительные рынки, такъ какъ прогонъ скота по грунтовымъ дорогамъ отмѣненъ именно потому, что причинялъ много бѣдствій населенію мѣстностей, расположенныхъ вблизи скотопрогонныхъ трактовъ, вслѣдствіе заноса эпизоотій (Калужская, 171, 292). Еще болѣе рѣшительно была высказана та же мысль въ Екатеринбургскомъ Комитетѣ (Пермской губ.), гдѣ было указано на крайнюю необходимость пониженія тарифа съ исключительною цѣлью достигнуть возможности, безъ ущерба для торговли скотомъ, совершенно закрыть скотопрогонные тракты, служащіе разсадниками эпизоотій (Пермская, 177).

Въ цѣляхъ возстановленія производившагося раньше откорма украинскаго скота въ центральныхъ губерніяхъ, было указано на желательность установленія тарифа на перевозку скота изъ южныхъ губерній въ Москву и въ центральные районы съ пуда, а не съ головы, какъ то существуютъ нынѣ. Такой тарифъ далъ бы воз-

можность хозяевамъ центральныхъ губерній, чувствующимъ недостатокъ въ лѣтнихъ выгонахъ, покупать, по примѣру прежнихъ лѣтъ, раннею весною скотъ въ южныхъ губерніяхъ съ цѣлью откорма его зерновыми продуктами и затѣмъ сбыта въ Москву (Орловская, 288, 291).

Противъ такой мѣры въ одномъ изъ докладовъ Юхновскому Комитету (Смоленской губ.) было сдѣлано возраженіе въ томъ смыслѣ, что хорошій товаръ переноситъ существующій размѣръ тарифа; стремленіе же нѣкоторыхъ сельскихъ хозяевъ достигнуть того, чтобы 17-пудовый быкъ перевозился такъ же выгодно, какъ и 40-пудовый, характеризуетъ лишь малую предпріимчивость хозяевъ и не должно быть поощряемо (Смоленская, Труды Уѣздн. Комит., 314).

Въ цѣляхъ облегченія пріобрѣтенія племенныхъ животныхъ было указано на желательность удешевленія перевозки производителей или даже разрѣшенія безплатной перевозки ихъ (Пермская, 314). Пониженіе тарифа для племенныхъ животныхъ предлагалось бы построить по диференціальной системѣ взамѣнъ примѣняемаго нынѣ пропорціональнаго тарифа (Херсонская, 362).

Относительно самаго размѣра пониженія тарифовъ на перевозку скота въ Архангельскомъ Губернскомъ Комитетѣ была отмѣчена, между прочимъ, желательность пониженія поштучнаго тарифа на Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дорогѣ до 1 коп. съ головы и версты (Архангельская, 72). Для племенныхъ же животныхъ, по нѣкоторымъ отзывамъ, слѣдовало бы примѣнять тарифъ малой скорости при перевозкѣ съ большою скоростью (Новгородская, 203).

Затѣмъ было указано на желательность распространенія дѣйствующаго нынѣ на перевозку племенныхъ животныхъ льготнаго тарифа на перевозку всякихъ животныхъ (Пензенская, 18). Въ Подольскомъ Губернскомъ Комитетѣ было предложено распространить на перевозку всѣхъ домашнихъ животныхъ дѣйствіе льготнаго тарифа, примѣняемаго къ перевозкамъ скаковыхъ и бѣговыхъ лошадей (Подольская, 124, 998, 1001). Было указано, кромѣ того, на желательность пониженія существующаго тарифа на 50% (Самарская, 343, 361).

Въ Изюмскомъ и Харьковскомъ Уѣздныхъ Комитетахъ были высказаны пожеланія о пониженіи общаго тарифа на перевозку скота до размѣровъ тарифа, установленнаго для перевозки скота переселенцевъ. Пожеланіе это мотивировано тѣмъ, что, въ случаяхъ сильныхъ неурожаевъ кормовъ, скотъ продается за безцѣнокъ или даже отдается даромъ, и что только при значительномъ пониженіи тарифа можно было бы отправлять скотъ въ мѣстности, гдѣ кор-

мовъ много, и такимъ образомъ спасти скотъ. По поводу такого предложенія въ Харьковскомъ Губернскомъ Комитетѣ было высказано, что неурожай кормовъ есть явленіе исключительное, и для устраненія вредныхъ послѣдствій необходимы исключительныя мѣры, дѣлать же такія мѣры общими нѣтъ надобности; поэтому распространеніе тарифа, установленнаго для переселенческаго скота, на перевозки всякаго скота вообще едва ли было бы справедливо по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Соображенія эти были раздѣлены Харьковскимъ Губернскимъ Комитетомъ, который и отклонилъ приведенное выше предложеніе (Харьковская, 22, 76, 251, 427).

По отношенію къ тарифу на перевозку лошадей было указано на желательность предоставленія коннозаводчикамъ права пользоваться при перевозкѣ по воинскому тарифу лошадей, доставляемыхъ для сдачи въ ремонтъ на сборные пункты и обратно въ случаѣ забраковки (Минская, 338).

Кромѣ того, указывалось на слишкомъ высокій размѣръ дополнительныхъ платъ, взимаемыхъ за приспособленіе вагоновъ подъ перевозку лошадей, каковыя приспособленія нерѣдко состоятъ всего изъ двухъ плохихъ досокъ, а между тѣмъ желѣзная дорога взимаетъ за нихъ болѣе 2 рублей (Рязанская, 349).

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ Эстляндской губерніи были высказаны пожеланія, чтобы существующій льготный тарифъ на перевозку племенныхъ лошадей былъ распространенъ также на перевозку лошадей рабочей породы, по свидѣтельствамъ сельскохозяйственныхъ обществъ (Эстляндская, 165, 177, 180).

Тарифы на перевозку проводниковъ и корма для скота [127]).

Одною изъ мѣръ, которыя могли бы способствовать удешевленію перевозки скота, по нѣкоторымъ отзывамъ, явилось бы допущеніе безплатнаго проѣзда проводниковъ скота, съ отмѣною существующаго нынѣ тарифа на проѣздъ этихъ проводниковъ—по пассажирскимъ билетамъ III класса. Для проѣзда же проводниковъ въ мѣстномъ сообщеніи на короткихъ разстояніяхъ было предложено установить особые абонементные билеты со скидкою въ 50% (Кіевская, 1130). Въ тѣхъ же видахъ было указано на желательность допущенія, при повагонной перевозкѣ животныхъ, безплатнаго провоза корма для скота и принадлежностей для ухода за животными въ пути. Предложеніе это мотивировано тѣмъ, что при повагонной перевозкѣ плата взимается за цѣлый вагонъ, и этою платою въ достаточной степени покрываются расходы желѣзной дороги, связанные съ пробѣгомъ вагона (Харьковская, 302).

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи изложенныхъ выше сужденій Комитеты пришли къ слѣдующимъ заключеніямъ.

1. Желательно пониженіе тарифа на перевозку скота.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (14). 2) Бѣлецкій (183). 3) Бендерскій (160, 178, 180).

Виленская губ.: 4) Губернскій (15). 5) Ошмянскій (166).

Витебская губ.: 6) Невельскій (368).

Владимірская губ.: 7) Покровскій (148).

Волынская губ.: 8) Губернскій (24). 9) Острожскій (190).

Воронежская губ.: 10) Богучарскій (76). 11) Острогожскій (147).

Вятская губ.: 12) Сарапульскій (585).

Екатеринославская губ.: 13) Александровскій (77).

Калужская губ.: 14) Лихвинскій (171). 15) Перемышльскій (292).

Кіевская губ.: 16) Губернскій (32, 282). 17) Бердичевскій (328). 18) Таращанскій (1028).

Курская губ.: 19) Тимскій (776).

Могилевская губ.: 20) Оршанскій (109, 113).

Орловская губ.: 21) Губернскій (85). 22) Ливенскій (576).

Пензенская губ.: 23) Губернскій (18).

Полтавская губ.: 24) Хорольскій (826).

Псковская губ.: 25) Губернскій (50). 26) Великолуцкій (106).

Рязанская губ.: 27) Раненбургскій (339).

Самарская губ.: 28) Губернскій (12).

Саратовская губ.: 29) Балашовскій (342).

Симбирская губ.: 30) Губернскій (43).

Таврическая губ.: 31) Губернскій (10).

Тамбовская губ.: 32) Моршанскій (326, 334).

Тульская губ.: 33) Тульскій У. (458, 459)—**изъ Тульской губ. до Москвы и С.-Петербурга для крупнаго и мелкаго скота.**

Херсонская губ.: 34) Тираспольскій (362).

2. Желательно урегулированіе тарифовъ на перевозку скота изъ Бессарабіи и Сѣвернаго Кавказа до Москвы и Петербурга.

Бессарабская губ.: Губернскій (14).

3. Желательно пониженіе тарифа на перевозку скота въ Либаву и Одессу.

Гродненская губ.: Слонимскій (525).

4. Желательно пониженіе тарифа на перевозку скота на внутренніе рынки.

Орловская губ.: Елецкій (338).

5. Желательно установить попудный, а не поштучный тарифъ на перевозку скота изъ южныхъ губерній въ Москву.

Орловская губ.: Болховской (288).

6. Желательно понизить тарифъ на повагонную перевозку животныхъ.

Черниговская губ.: Глуховскій (137, 145).

7. Желательно пониженіе тарифа на перевозку скота до размѣра тарифа на переселенческій скотъ.

Харьковская губ.: 1) Изюмскій (251)—**для рабочаго и заводскаго скота.** 2) Харьковскій У. (16, 427)—**въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніи.**

8. Желательно пониженіе тарифа на перевозку скота до размѣра собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ.

Харьковская губ.: Губернскій (22).

9. Желательно допущеніе перевозки племенныхъ животныхъ съ большою скоростью по тарифу малой скорости.

Новгородская губ.: Бѣлозерскій (203).

10. Желательно пониженіе тарифа на перевозку племеннаго скота.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (14). 2) Бѣлецкій (183).
Воронежская губ.: 3) Губернскій (15). 4) Валуйскій (88).
Гродненская губ.: 5) Бѣлостоко-Сокольскій (291)—**производителей.**
Калужская губ.: 6) Перемышльскій (291).
Курляндская губ.: 7) Добленскій (54)—**для случныхъ животныхъ всѣхъ родовъ.**
Пермская губ.: 8) Кунгурскій (314)—**для племенного молочнаго скота.**
Подольская губ.: 9) Проскуровскій (985).
Смоленская губ.: 10) Гжатскій (89).
Таврическая губ.: 11) Симферопольскій (197).
Черниговская губ.: 12) Новозыбковскій (300) — **выписываемаго сельскими хозяевами.**

11. Желательно установить на перевозку племенныхъ животныхъ тарифъ, понижающійся пропорціонально разстоянію пробѣга.

Херсонская губ.: Тираспольскій (362).

12. Желательно пониженіе тарифа на перевозку лошадей.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (14).
Виленская губ.: 2) Губернскій (15). 3) Ошмянскій (166).
Тульская губ.: 4) Тульскій У. (458, 459) — **изъ Тульской губерніи въ Москву и С.-Петербургъ.**

13. Желательно тарифъ, установленный для скаковыхъ и бѣговыхъ лошадей, распространить на перевозку всякихъ животныхъ.

Подольская губ.: Проскуровскій (998).

14. Желательно распространить льготный тарифъ на перевозку производителей-лошадей рабочей породы, по свидѣтельствамъ сельскохозяйственныхъ обществъ.

Эстляндская губ.: 1) Везенбергскій (165). 2) Гапсальскій (177). 3) Ревельскій (180).

15. Желательно допущеніе безплатнаго проѣзда проводниковъ скота.

Кіевская губ.: 1) Чигиринскій (1130) — **въ прямомъ сообщеніи, а въ мѣстномъ сообщеніи по абонементнымъ билетамъ со скидкою въ 50%.**
Пензенская губ.: 2) Чембарскій (162).
Херсонская губ.: 3) Тираспольскій (362)—**при повагонныхъ отправкахъ въ одномъ вагонѣ со скотомъ.**

16. Желательно допущеніе безплатной перевозки корма и принадлежностей ухода за животными при повагонной перевозкѣ въ одномъ вагонѣ съ животными.

Херсонская губ.: Тираспольскій (362).

Глава XXIX. Тарифы на перевозку продуктовъ животноводства, птицеводства и рыболовства.

1. Тарифы на перевозку продуктовъ животноводства вообще.—2. Тарифы на перевозку мясныхъ продуктовъ.—3. Тарифы на перевозку молочныхъ продуктовъ.—4. Тарифы на перевозку шерсти.—5. Тарифы на перевозку продуктовъ птицеводства.—6. Тарифы на перевозку рыбы.—7. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку продуктовъ животноводства вообще [128].

По отношенію къ существующимъ тарифамъ на перевозку продуктовъ животноводства вообще отмѣчается, что несоотвѣтственно высокія тарифныя ставки лишаютъ возможности отправлять эти продукты на отдаленные рынки сбыта (Воронежская, 72). Въ этомъ отношеніи наши тарифы представляются гораздо меньше отвѣчающими интересамъ сельскаго хозяйства, чѣмъ тарифы Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ, которые вообще гораздо ниже нашихъ (Казанская, 224), при чемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ разница доходитъ до 10—16 коп. съ пуда (Симбирская, 528). Высота нашихъ тарифовъ является особенно ощутительною при перевозкѣ продуктовъ животноводства съ большою скоростью и съ пассажирскими поѣздами, а между тѣмъ такой способъ перевозки представляется существенно необходимымъ для продуктовъ животноводства, относящихся къ категоріи скоропортящихся продуктовъ, которые крайне нуждаются въ скорѣйшей доставкѣ.

Въ виду этихъ обстоятельствъ были высказаны пожеланія о пониженіи тарифовъ на всѣ вообще продукты животноводства. При этомъ указано на особенную желательность пониженія тарифовъ въ вывозномъ сообщеніи въ тѣхъ видахъ, чтобы нашему сельскому хозяйству были облегчены условія конкуренціи на международномъ рынкѣ. Кромѣ того, слѣдуетъ отмѣтить указанія на то, что пониженіе тарифа особенно желательно для перевозокъ большой скорости и съ пассажирскими поѣздами.

Тарифы на перевозку мясныхъ продуктовъ [129].

Въ сужденіяхъ относительно тарифовъ на перевозку одного изъ главныхъ продуктовъ животноводства, именно мяса, кромѣ общихъ указаній на высоту ихъ, отмѣчается также несоотвѣтствіе тарифа съ цѣнностью товара, особенно для перевозокъ во внутреннихъ сообщеніяхъ. Затѣмъ указывается, что съ проведеніемъ Сибирской

желѣзной дороги и съ установленіемъ дешеваго тарифа на перевозку мороженаго сибирскаго мяса наши внутренніе рынки, и притомъ не только такіе крупные, какъ Москва, но и чисто мѣстные, напр., Орелъ, Тула, Калуга и даже уѣздные города, стали потребителями сибирскаго мяса. Въ прежнее же время, до заполненія внутреннихъ рынковъ сибирскимъ мясомъ, въ центральныхъ губерніяхъ былъ широко развитъ откормъ скота мѣстнымъ зерномъ, при чемъ мясо убиваемаго съ осени скота обращалось въ солонину, которая находила хорошій сбытъ на ближайшихъ рынкахъ. Въ настоящее время тѣ выгоды, которыя имѣло населеніе центральныхъ губерній отъ сбыта мясныхъ продуктовъ на нашихъ рынкахъ, исчезли, такъ какъ при существующей, напримѣръ, въ Орлѣ, цѣнѣ свѣжаго мороженаго мяса—2—3 р. 20 к. за пудъ сбытъ мѣстной солонины оказался невозможнымъ (Орловская, 290, 291).

Въ виду изложенныхъ обстоятельствъ были высказаны пожеланія объ удешевленіи перевозки мясныхъ продуктовъ какъ во внутреннемъ, такъ и въ вывозномъ сообщеніи съ цѣлью улучшенія условій животноводства и развитія этой весьма важной отрасли сельскаго хозяйства. При этомъ, въ Орловскомъ Губернскомъ Комитетѣ было отмѣчено, что въ стремленіи улучшить условія сбыта мясныхъ продуктовъ необходимо соблюдать извѣстное соотношеніе между внутренними и внѣшними рынками въ тѣхъ именно видахъ, чтобы стремленіе увеличить экспортъ не являлось бы преобладающимъ. Въ противномъ же случаѣ могло бы получиться значительное ухудшеніе питанія населенія страны, которое могло бы сопровождаться многими нежелательными явленіями (Орловская, 85). Затѣмъ, для устраненія той подавляющей конкуренціи на мясномъ рынкѣ, которую испытываютъ внутренніе производительные районы со стороны Сибири, гдѣ развитію животноводства сильно благопріятствуетъ дешевизна кормовъ, было указано на настоятельную необходимость урегулированія тарифовъ въ томъ направленіи, чтобы какъ Сибирь, такъ и внутренніе районы были поставлены въ равныя условія по сбыту мяса на внутренніе рынки. Стремленіе къ возможному развитію животноводства во внутреннихъ губерніяхъ вызывается также соображеніями, что правильная постановка сельскаго хозяйства, а въ особенности введеніе интенсивной культуры возможно только при обиліи навоза и увеличеніи количества скота (Орловская, 291). Затѣмъ, въ цѣляхъ развитія перевозки мяса,—представляющей, съ точки зрѣнія общей народной экономіи, бо̀льшія выгоды, чѣмъ перевозка живого скота,—была отмѣчена необходимость урегулировать тарифы на скотъ и на мясо такимъ образомъ, чтобы перевозка мяса въ вагонахъ-ледникахъ обходилась дешевле, чѣмъ перевозка скота. Пожеланіе это мотивировано тѣмъ, что, при пере-

возкѣ живого скота въ города, вмѣстѣ съ продуктами, поступающими въ пищу, подвозится масса такихъ частей, въ которыхъ городское населеніе не нуждается, и которыя могли бы найти себѣ примѣненіе въ сельскомъ хозяйствѣ, напримѣръ, кровь, кишки, желудокъ, рога, копыта и т. п. Подвозъ въ города нѣкоторыхъ изъ этихъ продуктовъ, съ точки зрѣнія санитарныхъ условій, является крайне нежелательнымъ и вызываетъ необходимость обратнаго вывоза ихъ изъ города. Такимъ образомъ, около $^1/_3$ вѣса мясного товара перевозится непроизводительно и притомъ въ двухъ направленіяхъ (туда и обратно). Независимо отъ этого утилизація подвижного состава можетъ быть болѣе совершенною при перевозкѣ мяса, чѣмъ при перевозкѣ живого скота, такъ какъ въ первомъ случаѣ въ вагонѣ можно перевезти около 600 пуд., а во второмъ — только около 200 пудовъ полезнаго груза (Кіевская, 734, 735).

Сверхъ перечисленныхъ выше указаній, отличающихся неопредѣленностью относительно размѣра пониженія, было высказано опредѣленное пожеланіе, а именно, чтобы перевозка мяса съ пассажирскими поѣздами производилась по тарифу малой скорости (Ярославская, 113).

Тарифы на перевозку молочныхъ продуктовъ [130]).

Весьма распространенными продуктами животноводства являются также молоко и издѣлія изъ него. Относительно тарифовъ на перевозку этихъ продуктовъ было отмѣчено, что дѣйствующіе тарифы оказываются довольно высокими, въ особенности для молока. Кромѣ того, въ тарифахъ замѣчается неурегулированность на молочные продукты Сибири и внутреннихъ районовъ, слѣдствіемъ чего является усиленная конкуренція сибирскаго масла съ молочными продуктами внутреннихъ губерній Европейской Россіи. Такая конкуренція оказывается не подъ силу внутреннимъ районамъ, такъ какъ сибирскому маслодѣлу производство масла обходится сравнительно дешево, въ виду необычайно низкой, доходящей до 12 — 15 коп. за десятину, арендной платы за выпасъ.

По отношенію къ неблагопріятнымъ условіямъ тарификаціи молочныхъ продуктовъ въ Самарскомъ Губернскомъ Комитетѣ было приведено указаніе, что въ настоящее время тара изъ-подъ масла не пользуется льготами, которыя предоставлены вообще при обратной перевозкѣ тары изъ-подъ товаровъ (Самарская, 15, 148).

Въ виду перечисленныхъ обстоятельствъ, характеризующихъ нѣкоторые недочеты дѣйствующихъ тарифовъ на перевозку молочныхъ продуктовъ, были высказаны пожеланія о возможномъ пониженіи этихъ тарифовъ, въ цѣляхъ содѣйствія развитію молочнаго хозяйства, представляющаго для населенія несомнѣнныя выгоды. Вмѣстѣ съ тѣмъ была отмѣчена крайняя желательность урегули-

рованія тарифовъ на перевозку масла изъ Сибири и изъ внутреннихъ губерній, путемъ пониженія тарифовъ для экспорта сибирскаго масла и повышенія для внутреннихъ его перевозокъ (Смоленская, Труды Уѣздн. Комит., 91).

Относительно самаго размѣра пониженія тарифовъ сдѣлано мало опредѣленныхъ предложеній. Однимъ изъ таковыхъ является предложеніе примѣнять при перевозкѣ молочныхъ продуктовъ съ пассажирскими поѣздами тарифъ малой скорости. Предложеніе это въ нѣкоторыхъ отзывахъ было ограничиваемо въ томъ смыслѣ, чтобы перевозки на упомянутыхъ выше условіяхъ были допущены хотя бы для небольшихъ партій масла, вѣсомъ до 5 пудовъ.

Среди Комитетовъ Тульской губерніи были высказаны пожеланія о пониженіи на 50% существующаго тарифа для перевозки молочныхъ продуктовъ въ Москву и С.-Петербургъ, какъ два рынка, облегченіе сбыта на которые съ точки зрѣнія интересовъ сельскаго хозяйства Тульской губерніи представляется особенно желательнымъ.

Какъ на нѣкоторую льготу для облегченія сбыта молочныхъ продуктовъ, указывается также на удешевленіе перевозки обратной тары изъ-подъ молочныхъ продуктовъ; такая льгота должна заключаться или въ допущеніи безплатной перевозки порожней посуды, или въ примѣненіи болѣе низкаго тарифа, чѣмъ примѣняемый теперь; напримѣръ, тарифа малой скорости при перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами. Насколько естественнымъ представляется, по нѣкоторымъ отзывамъ, допущеніе льготъ для перевозки обратной тары изъ-подъ молочныхъ продуктовъ,—можно видѣть изъ того, что въ Самарскомъ Губернскомъ Комитетѣ отсутствіе льготъ для обратной перевозки тары изъ-подъ масла было объяснено тѣмъ, что перевозка масла по желѣзнымъ дорогамъ приняла крупные размѣры лишь въ послѣднее время, съ развитіемъ маслодѣлія въ Сибири, а потому отсутствіе этихъ льготъ является простымъ недосмотромъ, который раньше оставался незамѣченнымъ въ виду незначительности перевозокъ (Самарская, 15).

Тарифы на перевозку шерсти [131]).

Среди отзывовъ о тарифахъ на другіе виды продуктовъ животноводства слѣдуетъ отмѣтить также указанія на то, что существующій тарифъ на перевозку шерсти, по которому грязная шерсть перевозится за ту же плату, что и мытая, представляется несправедливымъ, такъ какъ стоимость грязной шерсти гораздо ниже (Пензенская, 80). Заявленія эти, однако, основаны, повидимому, на недоразумѣніи, такъ какъ въ настоящее время шерсть мытая, какъ продуктъ болѣе цѣнный, перевозится по болѣе высокому тарифу, чѣмъ шерсть грязная. Такое указаніе встрѣчается въ Трудахъ Комитетовъ Тамбовской губерніи (Тамбовская, 300).

Кромѣ того, было отмѣчено, что тарифъ на перевозку шерсти, ввозимой изъ-за границы, ниже, чѣмъ тарифъ для внутреннихъ перевозокъ и на вывозъ за границу *). Такое соотношеніе между тарифами вредно отражается на интересахъ нашего овцеводства, такъ какъ фабрики шерстяныхъ издѣлій имѣютъ возможность получать заграничную шерсть по болѣе низкой цѣнѣ.

Въ виду этого были высказаны пожеланія объ измѣненіи въ интересахъ сельскаго хозяйства существующихъ соотношеній между ввозными, вывозными и внутренними тарифами на перевозку шерсти. При этомъ было указано, что нужно понизить тарифъ не только для повагонной, но также и для попудной перевозки, потому что отправлять шерсть вагонами могутъ только немногіе сельскіе хозяева (Екатеринославская, 77).

Тарифы на перевозку продуктовъ птицеводства 132).

По отношенію къ тарифамъ на перевозку продуктовъ птицеводства (птицы живой и битой и яицъ) были высказаны пожеланія о пониженіи этихъ тарифовъ. Въ частности, было указано на желательность возможнаго удешевленія перевозки продуктовъ птицеводства для вывоза за границу, въ тѣхъ видахъ, чтобы по возможности замѣнить нашъ экспортъ сырья (главнымъ образомъ—разнаго рода кормовыхъ средствъ) вывозомъ болѣе цѣнныхъ продуктовъ, въ томъ числѣ и продуктовъ птицеводства—птицы и яицъ (Курская, 776). Съ точки зрѣнія интересовъ Люцинскаго уѣзда (Витебской губ.), представляется желательнымъ пониженіе тарифа на перевозку гусей въ Эйдкуненъ, въ цѣляхъ возможнаго повышенія мѣстныхъ цѣнъ на этотъ товаръ (Витебская, 359).

Тарифы на перевозку рыбы.

Въ Комитетахъ Архангельской губерніи было указано, что существующій тарифъ на перевозку рыбы (соленой наваги, мороженой и копченой сельди, а также на перевозку трески, сайды, пикши, палтуса и бѣломорской сельди) оказывается слишкомъ высокимъ и несогласованнымъ съ цѣнностью разнаго рода сортовъ рыбы. Такъ, напримѣръ, стоимость провоза по желѣзной дорогѣ отъ Архангельска до Москвы бѣломорскихъ и иностранныхъ сельдей, трески и семги обходится при попудной перевозкѣ 47,22 коп. съ пуда, а при повагонной—отъ 37,31 до 37,48 к. съ пуда, сверхъ чего приходится нести дополнительные расходы, связанные съ переправой черезъ Сѣверную Двину,—лѣтомъ въ размѣрѣ 4,98 коп. съ пуда, а зимою въ размѣрѣ 3,49 к.; такимъ образомъ, провозъ 1 пуда рыбы до Москвы обходится въ 50,7—52,2 коп. съ пуда, безъ различія сортовъ, между тѣмъ какъ 1 п. семги въ продажѣ стоитъ 25 р., а трески—1 р. 50 к.—2 р. 50 коп. Стоимость провоза рыбы отъ

*) Въ дѣйствительности, тарифы на привозную шерсть выше внутреннихъ.
Примѣчаніе составителя.

Котласа до Перми составляетъ при попудной перевозкѣ 38,58 коп. съ пуда, а при повагонной — 31,68 — 32,67 коп.; съ прибавленіемъ же къ этой цифрѣ рѣчного фрахта отъ Архангельска до Котласа въ 7 коп. съ пуда и накладныхъ расходовъ въ 3,78 к., общая стоимость перевозки отъ Архангельска до Перми составляетъ около 43—50 коп. за 1 пудъ.

Такого высокаго тарифа не можетъ выдержать дешевая архангельская рыба, такъ какъ, напр., стоимость провоза трески составляетъ около 1/4 ея цѣны. Въ виду этого было высказано пожеланіе о пониженіи тарифовъ на перевозку дешевыхъ сортовъ рыбы изъ Архангельска, для поддержанія и развитія мѣстнаго рыбнаго промысла. Въ тѣхъ же видахъ, чтобы этимъ пониженіемъ не могли воспользоваться норвежскіе рыбопромышленники, было указано на желательность установленія различныхъ тарифовъ—болѣе высокихъ для норвежской рыбы и болѣе низкихъ—для русской. Такое различіе въ тарифахъ на русскую и норвежскую рыбу представляется тѣмъ болѣе желательнымъ, что норвежскіе промышленники, помимо того что конкурируютъ съ русскими рыбопромышленниками, сбываютъ въ Архангельскъ самый плохой товаръ и тѣмъ дискредитируютъ рыбные промыслы на Мурманѣ (Архангельская, 72, 80, 134).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложенному выше, Комитетами высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно пониженіе тарифа на перевозку продуктовъ животноводства вообще.

Витебская губ.: 1) Себежскій (514).
Воронежская губ.: 2) Губернскій (15)—**на далекихъ разстояніяхъ**. 3) Бобровскій (58, 62). 4) Богучарскій (73)—**на далекихъ разстояніяхъ**.
Вятская губ.: 5) Сарапульскій (585).
Казанская губ.: 6) Чистопольскій (228).
Калужская губ.: 7) Губернскій (17).
Могилевская губ.: 8) Могилевскій У. (96).
Орловская губ.: 9) Ливенскій (576).
Самарская губ.: 10) Губернскій (15, 148).
Тульская губ.: 11) Епифанскій (205).

2. Желательно понизить тарифъ на перевозку скоропортящихся грузовъ.

Костромская губ.: 1) Юрьевецкій (522).
Могилевская губ.: 2) Климовичскій (87).
Подольская губ.: 3) Проскуровскій (995).

3. Желательно примѣнять при перевозкахъ продуктовъ животноводства съ большою скоростью тарифъ малой скорости.

Тверская губ.: 1) Весьегонскій (156, 161).
Ярославская губ.: 2) Мологскій (113)—**въ пассажирскихъ поѣздахъ.**

4. Желательно понизить тарифъ на перевозку продуктовъ животноводства съ большою скоростью и съ пассажирскими поѣздами.

Ковенская губ.: Вилькомірскій (40).

5. Желательно понизить тарифъ на перевозку мяса.

Витебская губ.: 1) Рѣжицкій (466)—**свинины въ Ригу.**
Воронежская губ.: 2) Губернскій (15)—**во внутреннемъ сообщеніи.**
Курская губ.: 3) Тимскій (776)—**въ вывозномъ сообщеніи.**
Орловская губ.: 4) Губернскій (85, 93). 5) Елецкій (338).
Псковская губ.: 6) Губернскій (50). 7) Великолуцкій (106).

6. Желательно понизить тарифъ на грязную шерсть по сравненію съ мытой.

Пензенская губ.: Инсарскій (80).

7. Желательно понизить тарифъ на попудную и повагонную перевозку шерсти и измѣнить соотношеніе между ввозными и внутренними тарифами въ смыслѣ удешевленія внутренняго тарифа.

Екатеринославская губ.: Александровскій (77).

8. Желательно пониженіе тарифа на перевозку молочныхъ продуктовъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Лидскій (129, 130). 3) Ошмянскій (160).
Витебская губ.: 4) Невельскій (368). 5) Рѣжицкій (466)—**коровьяго масла въ Ригу.**
Владимірская губ.: 6) Покровскій (148).
Вологодская губ.: 7) Губернскій (12). 8) Кадниковскій (183).
Воронежская губ.: 9) Губернскій (15). 10) Валуйскій (88).
Гродненская губ.: 11) Слонимскій (525)—**въ Либаву и Одессу.**
Калужская губ.: 12) Губернскій (17). 13) Козельскій (96, 97). 14) Медынскій (202)—**до минимума.**
Ковенская губ.: 15) Поневѣжскій (123).
Костромская губ.: 16) Губернскій (109). 17) Кинешемскій (470). 18) Юрьевецкій (517, 522).
Лифляндская губ.: 19) Венденскій (173).
Могилевская губ.: 20) Чаусскій (146).
Орловская губ.: 21) Губернскій (85, 93). 22) Елецкій (338).
Псковская губ.: 23) Губернскій (50). 24) Великолуцкій (106).
Самарская губ.: 25) Новоузенскій (381, 393).
С.-Петербургская губ.: 26) Лужскій (44).
Тульская губ.: 27) Губернскій (18). 28) Бѣлевскій (123).
Уфимская губ.: 29) Бирскій (57, 180).

9. Желательно понизить тарифъ на экспортъ сибирскаго масла и повысить на перевозку этого масла во внутреннемъ сообщеніи.

Смоленская губ.: Гжатскій (91).

10. Желательно понизить вдвое тарифъ на перевозку молочныхъ продуктовъ изъ Тульской губ. въ Москву и С.-Петербургъ.

Тульская губ.: Тульскій У. (458).

11. Желательно понизить тарифъ на перевозку молочныхъ продуктовъ съ большою скоростью и съ пассажирскими поѣздами.

Ковенская губ.: Вилькомірскій (40).

12. Желательно допущеніе перевозки молочныхъ продуктовъ съ пассажирскими поѣздами по тарифу малой скорости.

Ярославская губ.: Мологскій (113).

13. Желательно при перевозкахъ молочныхъ продуктовъ, партіями до 5 пудовъ, съ большою скоростью, взимать плату по тарифу малой скорости.

Костромская губ.: 1) Губернскій (109). 2) Юрьевецкій (517, 522).

14. Желательно допустить безплатную перевозку посуды изъ-подъ молочныхъ продуктовъ.

Лифляндская губ.: 1) Перновскій (186, 198).
Самарская губ.: 2) Губернскій (15, 148)—**изъ-подъ масла.**
Тульская губ.: 3) Губернскій (18). 4) Бѣлевскій (123).
Херсонская губ.: 5) Елисаветградскій (209) — **въ пассажирскихъ поѣздахъ безплатно или по тарифу малой скорости.**

15. Желательно понизить тарифъ на перевозку птицы.

Витебская губ.: 1) Люцинскій (359)—**гусей въ Эйдкуненъ.**
Волынская губ.: 2) Губернскій (24). 3) Острожскій (190).
Курская губ.: 4) Тимскій (776)—**въ вывозномъ сообщеніи.**
Псковская губ.: 5) Губернскій (50). 6) Великолуцкій (106).

16. Желательно понизить тарифъ на перевозку яицъ въ вывозномъ сообщеніи.

Курская губ.: Тимскій (776).

17. Желательно понизить тарифъ на вывозъ изъ Архангельска мѣстной рыбы, кромѣ семги.

Архангельская губ.: Губернскій (80).

Глава XXX. Тарифы на перевозку продуктовъ огородничества, садоводства и другихъ сельскохозяйственныхъ культуръ.

1. Тарифы на перевозку продуктовъ огородничества и садоводства.—2. Тарифы на перевозку вина виноградnаго.—3. Тарифы на перевозку табака.—4. Тарифы на перевозку льна и пеньки.—5. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку продуктовъ огородничества и садоводства 133).

По отношенію къ существующимъ тарифамъ на перевозку продуктовъ огородничества и садоводства были сдѣланы указанія, что въ настоящее время тарифы эти высоки и затрудняютъ сбытъ названныхъ продуктовъ. Въ частности, въ Кишиневскомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Бессарабской губерніи) было указано, что въ числѣ причинъ, крайне затрудняющихъ сбытъ бессарабскихъ фруктовъ на крупные внутренніе потребительные рынки — въ С.-Петербургъ, Ригу, Москву и Варшаву, немалую роль играетъ высота тарифовъ, которая является тѣмъ болѣе ощутительною, что желѣзныя дороги совершенно не приспособлены къ перевозкѣ этихъ нѣжныхъ продуктовъ (Бессарабская, 286). Кромѣ того, было отмѣчено, что при перевозкѣ фруктовъ приходится нести массу нелегальныхъ поборовъ со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ, вслѣдствіе чего сбытъ фруктовъ становится крайне затруднительнымъ (Херсонская, 269).

Въ Тарусскомъ Уѣздномъ Комитетѣ Калужской губерніи было указано, что примѣненіе принципа диференціаціи тарифа на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ вообще и продуктовъ садоводства въ частности ставитъ губерніи центральнаго района въ совершенную невозможность конкурировать съ южными губерніями на внутреннихъ рынкахъ, такъ какъ южные продукты, въ особенности фрукты, благодаря своимъ качествамъ, находятъ большій кругъ потребителей, даже и безъ тарифныхъ льготъ (Калужская, 317, 318).

Въ числѣ цѣлаго ряда мѣръ, которыя могли бы способствовать развитію огородничества и садоводства, было указано на возможно значительное пониженіе тарифовъ. Пониженіе это въ нѣкоторыхъ случаяхъ было мотивировано какъ дешевизною многихъ продуктовъ

огородничества и садоводства, такъ и тѣмъ, что при перевозкѣ фруктовъ вѣсъ упаковки составляетъ значительный процентъ вѣса самого груза, чѣмъ искусственно удорожается перевозка (Подольская, 110).

Въ цѣляхъ урегулированія условій конкуренціи болѣе сѣверныхъ районовъ съ южными районами по сбыту фруктовъ на внутреннихъ рынкахъ было указано на желательность отмѣны диференціальнаго тарифа для внутреннихъ сообщеній и сохраненія этого тарифа только для вывозного сообщенія (Калужская, 318). Въ Комитетахъ Тульской губерніи была подчеркнута необходимость пониженія тарифовъ на перевозку простѣйшихъ продуктовъ огородничества въ Москву и С.-Петербургъ со станцій, расположенныхъ въ Тульской губерніи, такъ какъ столичные рынки для этой губерніи являются наиболѣе важными (Тульская, 210). Затѣмъ, въ Комитетахъ центральныхъ губерній было придано серьезное значеніе возникшему сравнительно недавно спросу на фрукты и овощи со стороны Сибири. Для развитія этого сбыта были высказаны пожеланія о пониженіи тарифовъ на перевозку овощей и фруктовъ, особенно яблокъ, въ Сибирь (Калужская, 291; Рязанская, 265; Нижегородская, 32). Къ той же категоріи пожеланій слѣдуетъ отнести пожеланіе о пониженіи тарифа на дальнихъ разстояніяхъ (Пензенская, 146).

Относительно размѣра желательнаго пониженія тарифовъ было сдѣлано мало опредѣленныхъ указаній; изъ числа ихъ можно отмѣтить слѣдующія: 1) о примѣненіи повагоннаго тарифа къ попуднымъ перевозкамъ фруктовъ и овощей; 2) о распространеніи существующаго повагоннаго тарифа для перевозки яблокъ на попудныя перевозки другихъ продуктовъ садоводства; 3) о примѣненіи тарифа малой скорости къ перевозкамъ фруктовъ съ большою скоростью; 4) о примѣненіи существующаго льготнаго тарифа на перевозку саженцовъ и сѣянцевъ къ перевозкамъ всякихъ вообще продуктовъ садоводства и, наконецъ, 5) о распространеніи на перевозку фруктовъ и овощей тарифа, установленнаго для перевозки живыхъ растеній.

Тарифы на перевозку вина виноградного [134]).

Относительно тарифовъ на перевозку вина виноградnаго было отмѣчено, что при существующихъ тарифныхъ условіяхъ сбытъ вина затрудняется, и наше винодѣліе не можетъ получить надлежащаго развитія. Для приведенія тарифовъ въ соотвѣтствіе съ интересами винодѣлія необходимо возможно значительное удешевленіе перевозки вина, хотя бы путемъ допущенія перевозки съ большою скоростью по тарифу малой скорости.

Существованіе различныхъ тарифовъ для перевозки вина въ деревянной (по болѣе низкому тарифу) и въ стеклянной посудѣ (высшій тарифъ) вызвало пожеланіе объ уравненіи этихъ тарифовъ такимъ образомъ, чтобы при перевозкахъ вина въ стеклянной по-

судѣ дѣлалась скидка на тару въ размѣрѣ 40%, т. е., чтобы плата разсчитывалась только за 60% вѣса груза вмѣстѣ съ укупоркой. Вмѣстѣ съ тѣмъ было высказано пожеланіе о допущеніи совмѣстной повагонной перевозки вина въ бочкахъ и въ стеклянной посудѣ съ расчетомъ платы за общій вѣсъ груза по повагонному тарифу, такъ какъ существующій порядокъ таксировки такихъ совмѣстныхъ отправокъ по попуднымъ тарифамъ особо за вѣсъ вина въ бочкахъ и особо за вѣсъ въ стеклянной посудѣ является обременительнымъ (Бессарабская, 283). Наконецъ, высказывалось пожеланіе о томъ, чтобы для перевозки вина виноградnаго изъ Крыма на сѣверъ были введены въ обращеніе отапливаемые вагоны, безъ взиманія за пользованіе этими вагонами какой-либо дополнительной платы и безъ ограниченія, кромѣ того, какими-либо нормами количества вина, которое отправитель долженъ сдать для погрузки (Таврическая, 11).

Существующій порядокъ таксировки вина виноградnаго въ тѣхъ случаяхъ, когда вино возвращается обратно на мѣста производства вслѣдствіе непринятія получателемъ, а именно,— расчетъ платы по пониженному тарифу за провозъ изъ мѣстъ производства и по высокому тарифу за перевозку въ обратномъ направленіи,—вызвалъ пожеланіе о примѣненіи къ обратной перевозкѣ того же пониженнаго тарифа, какой установленъ для перевозки въ прямомъ направленіи (Таврическая, 224).

Тарифы на перевозку табака [135]).

Въ цѣляхъ поощренія мѣстнаго табаководства, въ Лохвицкомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Полтавской губерніи) были высказаны пожеланія объ установленіи спеціальнаго пониженнаго тарифа на перевозку табака-махорки отъ главнѣйшихъ пунктовъ производства табака до табачныхъ фабрикъ; особенно желательнымъ представляется пониженіе тарифа отъ станцій участка Ромны—Кременчугъ Харьково-Николаевской желѣзной дороги до станціи Грязи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ (Полтавская, 621).

Тарифы на перевозку льна и пеньки [136]).

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ Витебской губерніи указывалось на желательность удешевленія перевозки льна на ближайшіе экспортные рынки съ цѣлью повышенія мѣстныхъ цѣнъ на этотъ продуктъ.

Въ Комитетахъ Орловской губерніи былъ подробно обсужденъ вопросъ о желательности нѣкоторыхъ измѣненій въ дѣйствующихъ тарифахъ на перевозку пеньки. При этомъ было указано, что существованіе диференціальнаго тарифа на перевозку пеньки-сырца лишаетъ возможности передѣлывать (очищать и сортировать) пеньку во внутреннихъ районахъ съ тѣмъ, чтобы отправлять ее далѣе за границу уже въ приготовленномъ и отсортированномъ видѣ. Поэтому въ настоящее время отъ насъ вывозится за границу главнымъ образомъ пенька-сырецъ, которая сортируется въ пограничныхъ пунк-

тахъ торговцами (по преимуществу евреями). При такой сортировкѣ происходитъ обманъ иностранныхъ покупателей относительно достоинства пеньки; вслѣдствіе этого сбытъ русской пеньки затрудняется и вывозъ ея въ послѣднее время значительно сократился, составляя 4.740 тысячъ пудовъ въ 1881 году, 3.236 тысячъ пуд. въ 1891 году и 2.134 тысячи пудовъ въ 1900 году. Эту невыгодность остановки пеньки въ пути можно усмотрѣть изъ нижеслѣдующихъ данныхъ: за провозъ пеньки въ Кенигсбергъ (на разстояніи 2.112 верстъ) приходится уплачивать по 31¼ коп. съ пуда (безъ дополнительныхъ сборовъ), отъ Орла до Кенигсберга (разстояніе 1.176 верстъ) провозъ обходится 28½ коп. съ пуда, а отъ Пензы до Орла—около 23 коп. съ пуда (безъ дополнительныхъ сборовъ). Слѣдовательно, если бы пришлось отправить пеньку изъ Пензы въ Орелъ для обработки съ тѣмъ, чтобы изъ Орла отправить уже обработанную пеньку въ Кенигсбергъ, то стоимость провоза съ остановкою въ Орлѣ составила бы около 54 коп. съ пуда, т. е. почти на 20 коп. дороже, чѣмъ при прямой перевозкѣ изъ Пензы въ Кенигсбергъ.

Выходомъ изъ такого положенія можетъ явиться повышеніе тарифа на 20% для перевозки пеньки-сырца изъ внутреннихъ губерній до сухопутной германской границы, а также предоставленіе пенькѣ права пользоваться завознымъ тарифомъ, или же установленіе для перевозки пеньки въ вывозномъ сообщеніи пудо-верстнаго тарифа. Предложеніе это въ однихъ Комитетахъ было поддержано, въ другихъ же рѣшительно отклонено. При этомъ было указано, что подобная мѣра можетъ быть выгодна для торговли, но не принесетъ никакой выгоды сельскимъ хозяевамъ, такъ какъ затрудненіе вывоза русской пеньки-сырца за границу можетъ повлечь за собою сокращеніе спроса на русскую пеньку. Съ другой же стороны, установленіе пудо-верстнаго тарифа можетъ повести къ сосредоточенію складовъ пеньки лишь въ крупныхъ пунктахъ, а это неизбѣжно вызоветъ пониженіе заработной платы за очистку и сортировку пеньки (Орловская, 85, 133, 751).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно пониженіе тарифа на перевозку продуктовъ огородничества и садоводства.

Витебская губ.: 1) Губернскій (74)—**для плодовъ.** 2) Витебскій У. (152). 3) Невельскій (368)—**для фруктовъ.** 4) Рѣжицкій (466)—**то же.** 5) Себежскій (514).

Калужская губ.: 6) Перемышльскій (291)—**для яблокъ.**

Кіевская губ.: 7) Уманскій (1067)—**для плодовъ.**

Курляндская губ.: 8) Туккумскій (66).

Нижегородская губ.: 9) Губернскій (32) — **для продуктовъ огородничества въ Сибирь.**

Пензенская губ.: 10) Саранскій (146)—**на дальнія разстоянія.**

Подольская губ.: 11) Губернскій (110).

Таврическая губ.: 12) Симферопольскій (212).

Тверская губ.: 13) Тверской У. (436)—**на овощи.**

Тульская губ.: 14) Епифанскій (210). 15) Тульскій У. (458)—**на капусту, огурцы и картофель изъ Тульской губ. до Москвы и С.-Петербурга.**

Ярославская губ.: 16) Ростовскій (221)—**въ томъ числѣ на зеленый горошекъ, картофельную муку и саго.**

2. Желательно уравнять тарифы на перевозку продуктовъ садоводства для окраинъ и центральныхъ районовъ во внутреннемъ сообщеніи, сохранивъ диференціальные тарифы лишь для вывозного сообщенія.

Калужская губ.: Тарусскій (311, 318).

3. Желательно тарифное покровительство обработкѣ продуктовъ огородничества и садоводства.

Ярославская губ.: Ростовскій (219).

4. Желательно при отправкѣ фруктовъ вагонами взимать плату не попудно, а повагонно.

Бессарабская губ.: Кишиневскій У. (214, 287).

5. Желательно допустить попудную перевозку овощей по повагонному тарифу.

Тульская губ.: Тульскій У. (458).

6. Желательно пониженіе попуднаго тарифа на перевозку фруктовъ и винограда до размѣровъ повагоннаго тарифа на яблоки.

Таврическая губ.: Губернскій (10).

7. Желательно распространить на перевозку фруктовъ и овощей тарифъ, установленный для перевозки живыхъ растеній.

Лифляндская губ.: Губернскій (6, 20).

8. Желательно для повагонной перевозки вина виноградnаго въ стеклянной и деревянной посудѣ взимать повагонный, а не попудный тарифъ, при чемъ при перевозкѣ вина съ большою скоростью взимать тарифъ малой скорости и дѣлать скидку на стеклянную посуду въ размѣрѣ 40% вѣса брутто.

Бессарабская губ.: Кишиневскій У. (214, 287).

9. Желательно понизить тарифъ на перевозку вина виноградnаго въ бутылкахъ до размѣровъ тарифа на вино въ бочкахъ и, при перевозкахъ вина изъ Крыма на сѣверъ съ большою скоростью, взимать плату по тарифу малой скорости.

Таврическая губ.: 1) Губернскій (10). 2) Ялтинскій (224). 3) Симферопольскій (197)

10. Желательно уравнять тарифы на перевозку вина виноградnаго изъ мѣстъ производства и на перевозку въ обратномъ направленіи, въ случаѣ непринятія груза получателемъ.

Таврическая губ.: Ялтинскій (224).

11. Желательно пониженіе тарифа на перевозку табака-махорки, въ особенности отъ станцій участка Ромны—Кременчугъ до ст. Грязи.

Полтавская губ.: Лохвицкій (621).

12. Желательно пониженіе тарифа на перевозку льна.

Витебская губ.: 1) Люцинскій (359) — **въ Ригу и С.-Петербургъ.** 2) Рѣжицкій (466)—**въ Ригу.**

13. Желательно повысить на 20% тарифъ на перевозку пеньки-сырца по направленію къ германской сухопутной границѣ.

Орловская губ.: Кромскій (550, 551).

14. Желательно установить пудо-верстный тарифъ на перевозку пеньки.

Орловская губ.: Кромскій (550).

15. Повышеніе тарифа на перевозку пеньки-сырца нежелательно.

Орловская губ.: Трубчевскій (751).

Глава XXXI. Тарифы на перевозку кустарныхъ издѣлій и сырья для кустарей.

1. Тарифы на перевозку кустарныхъ издѣлія и сырья для кустарей.—2. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку кустарныхъ издѣлій и сырья для кустарей [137]).

При обсужденіи вопроса о нуждахъ кустарной промышленности въ весьма многихъ Комитетахъ были сдѣланы указанія на то, что желѣзнодорожные тарифы на перевозку какъ кустарныхъ издѣлій, такъ и сырья для кустарей представляются не въ достаточной степени урегулированными и до извѣстной степени задерживаютъ развитіе кустарной промышленности. Въ одномъ изъ докладовъ Суджанскому Комитету (Курской губ.) между прочимъ было отмѣчено, что вслѣдствіе высоты существующаго тарифа приходится иногда прибѣгать къ гужевой перевозкѣ кустарныхъ издѣлій. Суджанское земство, напримѣръ, находитъ болѣе выгоднымъ отправлять миропольскіе сапоги въ Кіевское интендантство не по желѣзной дорогѣ, а на подводахъ, при чемъ на протяженіи почти 300 верстъ гужевой путь идетъ вдоль желѣзнодорожнаго полотна (Курская, 605). Въ докладѣ Опочецкой Земской Управы указано, что въ настоящее время желѣзнодорожный тарифъ имѣетъ 12 разрядовъ, къ которымъ отнесены перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ грузы, въ зависимости отъ ихъ цѣнности, при чемъ кустарныя издѣлія отнесены къ разряду дорогихъ издѣлій, таксируемыхъ по I, II, IV и V классамъ (Псковская, 218). Примѣромъ такого несоотвѣтствія тарифа съ цѣнностью издѣлій является тарифъ на кустарную мебель, которая наравнѣ съ фабричной дорогой мебелью перевозится по I классу ($^1/_{10}$ коп. съ пуда и версты) *) (Вятская, 23).

Вмѣстѣ съ тѣмъ было обращено вниманіе на то обстоятельство, что въ послѣднее время тарифы на перевозку кустарныхъ издѣлій не только не понижаются, но даже, наоборотъ, повышаются. Такъ, напримѣръ, учебныя пособія до 15 октября 1902 г. перевозились съ большою скоростью по тарифу малой скорости **) за

*) При перевозкѣ кустарной мебели примѣняется ставка въ $^1/_{24}$ коп. съ пудо-версты, а въ случаѣ перевозки мебели въ некрашенномъ и неполированномъ видѣ—въ $^1/_{36}$ съ пудо-версты.

**) Эта льгота существуетъ и въ настоящее время.

Примѣч. составит.

болѣе низкую плату, чѣмъ перевозятся теперь съ малою скоростью, какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Разстояніе.	Тарифъ (въ коп. съ пуда). до 15 октября 1902 г. съ большою скоростью.	съ 15 октября 1902 года: съ малой скоростью.	съ 15 октября 1902 года: съ большою скоростью.
500 верстъ	38	45	75
1000 »	56	85	142
1500 »	63	120	200
2000 »	67	150	250
3000 »	88	172	350
4000 »	100	197	400

При такомъ повышеніи тарифа сбытъ изготовляемыхъ кустарнымъ способомъ учебныхъ пособій становится невозможнымъ, такъ какъ стоимость провоза нерѣдко превышаетъ даже самую стоимость издѣлій (Вятская, 22, 23).

На ряду съ приведенными сужденіями въ нѣкоторыхъ Комитетахъ была отмѣчена несогласованность тарифовъ на кустарныя издѣлія съ тарифами на сырье для кустарнаго производства (Курская, 424). Однако, подробныхъ данныхъ, изъ которыхъ можно было бы видѣть, въ чемъ именно заключается эта несогласованность, не приведено.

Весьма существеннымъ недостаткомъ нашихъ тарифовъ на перевозку кустарныхъ издѣлій представляется слишкомъ большая разница между попудными и повагонными тарифами; именно: деревянныя издѣлія и щепной товаръ, отнесенные къ группѣ 29-ой тарифной номенклатуры, таксируются при попудныхъ перевозкахъ по ставкѣ въ $^1/_{24}$ коп. съ пуда, на разстояніяхъ свыше 2.000 вер. переходящей въ $^1/_{34}$ к. съ пуда и версты; при повагонной же перевозкѣ тарифная ставка, начинаясь съ $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты, понижается до $^1/_{34}$ коп. съ пуда и версты уже на разстояніяхъ въ 679 верстъ. Такимъ образомъ, на разстояніяхъ въ 679 вер. плата по попудному тарифу составитъ 24 коп., а по повагонному всего лишь около $10^1/_2$ коп., т. е. на $13^1/_2$ коп. съ пуда меньше. Слѣдовательно, при продажѣ, напримѣръ, 4 деревянныхъ колесъ, вѣсящихъ 3 пуда, кустарь, отправляющій свой товаръ по попудному тарифу, переплачиваетъ около 40 коп., что составляетъ не менѣе $^1/_5$ его заработка. Такая же разница между попудными и повагонными тарифами имѣетъ мѣсто и въ отношеніи другихъ кустарныхъ издѣлій, помѣщенныхъ въ 10, 67, 98 и др. группахъ тарифной номенклатуры. Такая разница между попудными и повагонными тарифами отдаетъ кустаря всецѣло въ руки скупщика (Орловская, 756).

Въ цѣляхъ воспособленія кустарной промышленности, которой Комитетами придается весьма важное значеніе, какъ средству для

поднятія благосостоянія крестьянскаго населенія, былъ предложенъ цѣлый рядъ мѣръ поощренія кустарнаго производства. При этомъ, на ряду съ мѣропріятіями, направленными къ улучшенію и развитію кустарной промышленности,—какъ, напр., организація закупки сырья и сбыта издѣлій и улучшеніе техники производства,—было признано необходимымъ измѣненіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ интересахъ этой промышленности. Между прочимъ указывалось на желательность согласованія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку кустарныхъ издѣлій съ ихъ цѣнностью, и необходимость установленія болѣе точной классификаціи кустарныхъ издѣлій, а также—пониженія тарифа на перевозку подѣлочнаго дерева, чтобы сдѣлать его болѣе доступнымъ для кустарей (Самарская, 15, 148). Затѣмъ было признано желательнымъ удешевить перевозку инструментовъ, машинъ и сырья, закупаемыхъ земскими складами для кустарей (Воронежская, 18, 111).

Преобладающимъ является пожеланіе объ удешевленіи тарифа на перевозку кустарныхъ издѣлій. Съ этою цѣлью предлагалось даже выдѣлить кустарныя издѣлія въ особую возможно болѣе низкую тарифную группу (Псковская, 218). Однако, опредѣленныхъ указаній относительно размѣровъ желательнаго пониженія тарифа сдѣлано очень мало. Къ числу этихъ послѣднихъ можно отнести пожеланія: 1) уравнять попудный тарифъ на перевозку кустарныхъ издѣлій съ существующимъ тарифомъ повагоннымъ и 2) понизить тарифъ на короткихъ разстояніяхъ на 50%, на далекихъ на 75%. Первое изъ этихъ пожеланій имѣетъ цѣлью освободить кустарей отъ зависимости отъ скупщиковъ, второе же—по возможности расширить сбытъ кустарныхъ издѣлій не только на ближайшихъ рынкахъ, но также и на болѣе отдаленныхъ (Подольская, 246, 328). По отношенію сбыта издѣлій вятскихъ кустарей пожеланіе о пониженіи тарифа на далекихъ разстояніяхъ было вызвано тѣмъ, что въ настоящее время кустарныя издѣлія (мебель) сбываются при посредствѣ вятскаго склада не только въ Москвѣ, Нижнемъ, Казани, Екатеринбургѣ, но также и въ Сибири—въ г. Барнаулѣ, Томскѣ и Семипалатинскѣ (Вятская, 200, 203).

Наиболѣе опредѣленныя пожеланія по отношенію къ тарифу на перевозку кустарныхъ издѣлій были высказаны въ Вятскомъ Губернскомъ Комитетѣ, а именно: 1) чтобы въ число предметовъ 47 группы тарифной номенклатуры (книжный товаръ и учебныя пособія), въ которую въ настоящее время изъ учебныхъ пособій входятъ только глобусы, карты географическія, ноты, книги, гравюры, планы, рукописи, чучела птицъ и животныхъ, была внесена также школьная мебель, какъ то: парты, столы учительскіе, шкафы книжные и доски классныя; 2) чтобы деревянныя токарныя издѣ-

лія и рѣзныя столярныя, кромѣ поименованныхъ въ группѣ 47-ой, были отнесены къ V классу тарифа вмѣсто II; и 3) чтобы была установлена новая тарифная группа—мебель крестьянской (кустарной) работы, съ тарифомъ по IV классу вмѣсто I класса (Вятская, 26).

Кромѣ того, въ цѣляхъ поощренія и возможнаго развитія разработки минеральныхъ богатствъ Пермской губерніи, мѣстнымъ крестьянскимъ населеніемъ было высказано пожеланіе объ установленіи льготнаго тарифа на перевозку руды и торфа, добытыхъ кустарнымъ способомъ (Пермская, 210).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду изложеннаго Комитетами были высказаны слѣдующія пожеланія объ измѣненіи тарифовъ на перевозку кустарныхъ издѣлій.

1. Желательно согласованіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ интересами кустарной промышленности и установленіе болѣе точной классификаціи кустарныхъ издѣлій соотвѣтственно ихъ цѣнности.

Вятская губ.: 1) Губернскій (28). 2) Вятскій У. (203).
Тульская губ.: 3) Крапивенскій (358). 4) Тульскій У. (471).

2. Желательно понизить тарифъ на перевозку сырья для кустарной промышленности.

Владимірская губ.: 1) Судогодскій (155, 157).
Воронежская губ.: 2) Губернскій (18). 3) Задонскій (107, 111) — **выписываемаго земскими складами.**
Самарская губ.: 4) Губернскій (15, 148)—**на дерево подѣлочное.**

3. Желательно понизить тарифъ на перевозку машинъ и инструментовъ, выписываемыхъ земскими складами для кустарей.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (18). 2) Задонскій (107, 111).

4. Желательно уменьшить разницу между попуднымъ и повагоннымъ тарифами на перевозку кустарныхъ издѣлій.

Орловская губ.: Трубчевскій (754).

5. Желательно вообще понизить тарифъ на перевозку кустарныхъ издѣлій.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (18). 2) Задонскій (107, 111).
Вятская губ.: 3) Сарапульскій (585). 4) Яранскій (738).
Калужская губ.: 5) Козельскій (97).
Ковенская губ.: 6) Ковенскій У. (50).
Курская губ.: 7) Льговскій (424)—**согласовавъ съ тарифомъ на сырье.**
Нижегородская губ.: 8) Сергачскій (571).
Пермская губ.: 9) Губернскій (66). 10) Верхотурскій (172).
Псковская губ.: 11) Опочецкій (61) — **съ выдѣленіемъ кустарныхъ издѣлій въ особый классъ.**
Саратовская губ.: 12) Губернскій (162).

6. Желательно понизить тарифъ на кустарныя издѣлія на 50% для близкихъ разстояній и на 75% для далекихъ.

Подольская губ.: Винницкій (246).

7. Желательно включить въ группу 47 тарифной номенклатуры товаровъ школьную мебель: парты, учительскіе столы, шкафы книжные и доски классныя.

Вятская губ.: Губернскій (23).

8. Желательно понизить до V класса ($^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты) тарифъ на перевозку деревянныхъ токарныхъ издѣлій, рѣзныхъ, столярныхъ, кромѣ поименованныхъ въ группѣ 47 тарифной номенклатуры товаровъ.

Вятская губ.: Губернскій (23).

9. Желательно включить въ тарифную номенклатуру новое наименованіе «мебель крестьянской (кустарной) работы», съ отнесеніемъ къ тарифу IV класса.

Вятская губ.: Губернскій (23).

10. Желательно понизить тарифъ на перевозку ископаемыхъ (руду и торфъ), добываемыхъ кустарнымъ способомъ.

Пермская губ.: 1) Губернскій (62). 2) Камышловскій (201).

Глава XXXII. Тарифы на перевозку рабочихъ и переселенцевъ.

1. Удешевленіе проѣзда рабочихъ.—2. Форма и размѣры пониженія тарифа для рабочихъ.—3. Возраженія противъ удешевленія тарифа для рабочихъ.—4. Тарифы на перевозку переселенцевъ.—5. Заключенія Комитетовъ.

Удешевленіе проѣзда рабочихъ 138).

При обсужденіи вопроса объ упорядоченіи и облегченіи отхожихъ промысловъ пожеланія Комитетовъ очень часто направляются въ сторону возможнаго улучшенія и удешевленія тарифовъ на перевозку рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ. Главнѣйшимъ мотивомъ въ доказательство необходимости удешевленія перевозки рабочихъ служитъ недостаточность или даже полное отсутствіе средствъ у рабочаго люда, что нерѣдко заставляетъ рабочихъ, особенно отправляющихся на заработки, прибѣгать къ пѣшему передвиженію, несмотря на то, что такой способъ передвиженія совершается иногда въ крайне неблагопріятныхъ условіяхъ и сопровождается громадной тратой какъ времени, такъ и физическихъ силъ. «Большая часть населенія волости», говоритъ, напримѣръ, одинъ изъ крестьянъ Архангельской губ., «отправляется на заработки въ Ярославскую и Вологодскую губерніи въ распутицу весною пѣшкомъ, слѣдуя до 450 верстъ; въ числѣ идущихъ есть 10—12-лѣтніе, что составляетъ большое отягощеніе; слѣдовать же по желѣзной дорогѣ, отстоящей въ 150-верстномъ разстояніи, по бѣдности своей не могутъ (Архангельская, 225).

Въ высказанныхъ пожеланіяхъ объ удешевленіи проѣзда рабочихъ, въ преобладающемъ большинствѣ случаевъ, не дѣлается различія между рабочими, отправляющимися на сельскохозяйственные промыслы и идущими на иные заработки; однако, на ряду съ этимъ были высказаны также пожеланія о пониженіи тарифа спеціально для сельскохозяйственныхъ рабочихъ, въ цѣляхъ воспособленія такимъ путемъ сельскохозяйственной промышленности со стороны Правительства.

Въ сужденіяхъ относительно удешевленія тарифа для рабочихъ указывается, между прочимъ, на то, что, вслѣдствіе высоты тарифа,

рабочіе очень часто прибѣгаютъ ко всевозможнымъ формамъ нелегальнаго проѣзда, отъ котораго желѣзныя дороги теряютъ больше, чѣмъ если бы тарифъ былъ пониженъ и легальный проѣздъ тѣмъ самымъ сдѣлался бы болѣе доступнымъ.

«Тарифъ даже IV класса слишкомъ высокъ для рабочихъ, что вызываетъ невѣроятное развитіе безбилетнаго проѣзда. Достаточно послушать разговоры рабочихъ, только что прибывшихъ или собирающихся отправиться, чтобы убѣдиться, какихъ размѣровъ достигъ этотъ способъ сообщенія, сколько приходится употреблять хитрости, обмановъ, сколькимъ всевозможнымъ непріятностямъ подвергаться и т. д., и т. д. Это, конечно, не можетъ имѣть благотворнаго воспитательнаго вліянія на рабочаго. Пониженіе тарифа врядъ ли понизило бы доходъ желѣзной дороги, такъ какъ сократило бы число безбилетныхъ. Однимъ же усиленіемъ контроля здѣсь ничего не подѣлаешь, такъ какъ рабочему, отправляющемуся на заработки, слишкомъ трудно оплатить билетъ на проѣздъ» (Таврическая, 171).

Пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ для рабочихъ, снабженныхъ свидѣтельствами мѣстной администраціи или организаціонныхъ бюро, по нѣкоторымъ отзывамъ, могло бы служить однимъ изъ весьма дѣйствительныхъ средствъ для упорядоченія и организаціи отхожихъ промысловъ. Съ этою же цѣлью предлагается допущеніе льготнаго или даже безплатнаго проѣзда артельныхъ старостъ и рядчиковъ, отправляющихся для пріисканія работы. Наконецъ, пониженіе тарифа нѣкоторыми разсматривается какъ форма помощи населенію, пострадавшему отъ неурожая, облегчающая возможность пріисканія заработка.

Форма и размѣры пониженія тарифа для рабочихъ 139).

Существующія условія пользованія тарифомъ IV класса представляются стѣснительными въ виду того, что примѣненіе этого тарифа обязательно для желѣзныхъ дорогъ лишь въ томъ случаѣ, когда явится партія не менѣе 40 человѣкъ, желающихъ отправиться до одной и той же станціи, а также и тогда, когда на желѣзной дорогѣ установлены правильные рейсы вагоновъ для рабочихъ, въ составѣ ли товаро-пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, или же въ составѣ спеціальныхъ рабочихъ поѣздовъ. Поэтому признается желательнымъ увеличить число правильныхъ рейсовъ вагоновъ для рабочихъ, чтобы дать возможность населенію болѣе широко пользоваться хотя бы тѣмъ пониженнымъ тарифомъ, который уже установленъ. Съ этою цѣлью рекомендуется допущеніе проѣзда по тарифу IV класса не только партій рабочихъ, но также и одиночныхъ рабочихъ. При этомъ, съ одной стороны,— въ цѣляхъ организаціи отхожихъ промысловъ, а съ другой стороны—огражденія интересовъ желѣзной дороги, проектируется допущеніе такого проѣзда только для рабочихъ, снабженныхъ свидѣтельствами мѣстной администраціи.

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ указывается на желательность допущенія проѣзда рабочихъ въ вагонахъ III класса по тарифу IV класса въ тѣхъ видахъ, чтобы одновременно съ удешевленіемъ проѣзда можно было достигнуть улучшенія условій перевозки.

Въ большинствѣ случаевъ размѣръ желательнаго пониженія тарифа не указывается, а высказываются лишь общія пожеланія «удешевить проѣздъ», и только въ рѣдкихъ случаяхъ пожеланія эти облекаются въ болѣе опредѣленную форму: «понизить до размѣра переселенческаго тарифа», «понизить на 50% для перевозки рабочихъ на табачныя плантаціи». Предлагалось, кромѣ того, установить плату по числу отдѣльныхъ перегоновъ, прослѣдованныхъ рабочимъ, съ платою по 5 коп. за каждый перегонъ. Высказывались пожеланія допустить безплатную перевозку рабочихъ хотя бы разъ или два въ годъ, во время полевыхъ работъ, и притомъ— не только партій, но также и отдѣльныхъ лицъ; рекомендовалось также установить безплатную перевозку рабочихъ при отправленіи ихъ на заработки, въ виду полнаго отсутствія средствъ въ это время у рабочихъ (Кіевская, 505). Менѣе опредѣленнымъ является пожеланіе установить тарифъ ниже IV класса.

Такъ какъ, затѣмъ, въ виду различія условій передвиженія рабочихъ на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ и въ виду свободы дѣйствій желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи правилъ перевозки рабочихъ, перевозка эта на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ обставлена различно (такъ, напримѣръ, однѣ дороги допускаютъ перевозку отдѣльныхъ рабочихъ, а другія не допускаютъ), то среди Комитетовъ были высказаны пожеланія, чтобы на всѣхъ дорогахъ были приняты однообразныя и облегченныя условія примѣненія тарифа IV класса.

Кромѣ того, въ зависимости отъ чисто мѣстныхъ условій, одни Комитеты признаютъ желательнымъ допустить примѣненіе пониженнаго тарифа для рабочихъ во всякое время года, другіе же находятъ возможнымъ ограничиться лишь періодами массоваго передвиженія рабочихъ.

Возраженія противъ удешевленія тарифа для рабочихъ [140]).

Въ противоположность приведеннымъ выше сужденіямъ и пожеланіямъ относительно удешевленія тарифа для рабочихъ, нѣкоторые Комитеты центральныхъ губерній высказались за ограниченіе пользованія тарифомъ IV класса или же за полную отмѣну его, указывая на то, что отхожій промыселъ уже и теперь достигъ весьма значительныхъ размѣровъ и слѣдовало бы «не развивать, а сдерживать дальнѣйшее его распространеніе путемъ улучшенія быта деревни и оставленія льготнаго тарифа только для тѣхъ рабочихъ, которые ѣдутъ на сельскохозяйственные промыслы».

Еще болѣе рѣшительно мнѣніе Раненбургскаго Комитета, который высказалъ, что «принятіе нѣкоторыхъ мѣръ, могущихъ противодѣйствовать принявшей угрожающіе размѣры погонѣ за отхожими промыслами, представляется настоятельно необходимымъ. Такими мѣропріятіями должны явиться уничтоженіе исключительнаго по своей дешевизнѣ тарифа на перевозку пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ и возстановленіе сбора съ паспортовъ».

«Конечно, при исключительныхъ обстоятельствахъ—при неурожаяхъ и народныхъ бѣдствіяхъ—слѣдуетъ временно выдавать паспорта безвозмездно и можно вновь вводить, какъ мѣру преходящую, исключительные по дешевизнѣ пассажирскіе тарифы, первоначально введенные, именно, какъ временная мѣра; но въ обычную пору паспортный сборъ и тарифъ, во всякомъ случаѣ не ниже нормальнаго—III-класснаго, являются совершенно необходимыми запрудами противъ повальнаго бѣгства изъ деревни (Рязанская, 294).

Затѣмъ Курскій Губернскій Комитетъ нашелъ существующій тарифъ IV класса достаточно низкимъ, не нуждающимся въ дальнѣйшемъ пониженіи (Курская, 4).

Тарифы на перевозку переселенцевъ [141]).

Прогрессивное возрастаніе народонаселенія, весьма значительное дробленіе земельныхъ участковъ, отсутствіе въ нѣкоторыхъ чисто земледѣльческихъ районахъ какихъ-либо подсобныхъ отраслей промышленности, на ряду со слабою приспособленностью населенія къ какимъ-либо другимъ видамъ труда, кромѣ земледѣльческаго, создаютъ, по отзывамъ Комитета, цѣлый классъ населенія, не имѣющій возможности съ пользой примѣнить свои силы. Это порождаетъ крайнюю бѣдность и дѣлаетъ невозможнымъ культурное развитіе населенія. Единственнымъ выходомъ изъ такого положенія при настоящихъ условіяхъ является переселеніе; въ зависимости отъ этого должно увеличиться благосостояніе какъ выселяющихся, такъ и остающихся, увеличивающихъ свои земельныя площади за счетъ первыхъ (Полтавская, 218; Тамбовская, 188). Увеличеніе же благосостоянія влечетъ за собою культурное развитіе народа. Между тѣмъ въ настоящее время переселенческое дѣло обставлено у насъ такими формальностями и проволочками, что быстрое и равномѣрное разселеніе, сообразно естественнымъ богатствамъ страны, до нѣкоторой степени затруднено.

Въ виду этихъ обстоятельствъ было указано на желательность возможнаго поощренія Правительствомъ переселенческаго дѣла. Въ числѣ мѣръ въ этомъ направленіи было указано на возможное облегченіе проѣзда переселенцевъ. Такое облегченіе могло бы выразиться въ пониженіи существующаго льготнаго переселенческаго тарифа или даже въ предоставленіи переселенцамъ безплатнаго проѣзда (Полтавская, 242) и притомъ не только въ Сибирь, но и

въ другія мѣста Европейской и Азіатской Россіи, какъ, напримѣръ, на Кавказъ и въ Туркестанъ (Воронежская, 88).

Для приданія переселенческому движенію большей организованности, было указано на цѣлесообразность предоставленія льготныхъ условій проѣзда не всѣмъ переселенцамъ и ихъ ходокамъ, а лишь тѣмъ, которые переселяются по указаніямъ земства, направляющаго переселеніе сообразно обычаямъ и складу жизни выселяющихся и мѣстнымъ условіямъ отводимыхъ для нихъ земель. При этомъ для переселенцевъ льготный проѣздъ долженъ быть предоставляемъ лишь тогда, когда участокъ для переселенія уже отведенъ (Полтавская, 467, 606).

Вмѣстѣ съ тѣмъ было отмѣчено, что, такъ какъ плата за проѣздъ составляетъ лишь ничтожную долю тѣхъ расходовъ, съ которыми сопряжено водвореніе на новыхъ мѣстахъ, то пониженіе существующаго переселенческаго тарифа, хотя бы даже значительное, не представляетъ особой важности; въ этомъ отношеніи большее значеніе представляютъ улучшеніе условій перевозки переселенцевъ и особенно ускореніе таковой (Полтавская, 242, 467).

Слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что, на ряду съ указаніями на желательность облегченія переселенія, были высказаны также и принципіальныя возраженія противъ переселенія вообще, основанныя на томъ соображеніи, что благосостояніе западно-европейскихъ государствъ выше нашего, несмотря на значительно бо́льшую скученность населенія, и что выхода изъ бѣдственнаго положенія, въ которомъ находится наше населеніе, слѣдуетъ искать въ развитіи другихъ производствъ, кромѣ земледѣлія; такъ, напримѣръ, съ этою цѣлью слѣдовало бы поощрять развитіе кустарной промышленности (Тамбовская, 188).

Заключенія Комитетовъ.

Въ результатѣ приведенныхъ выше сужденій о желѣзнодорожныхъ тарифахъ на перевозку рабочихъ и переселенцевъ, Комитеты признавали желательнымъ.

1. Удешевить вообще перевозку рабочихъ.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (175).

Владимірская губ.: 2) Гороховецкій (87). 3) Переяславскій (122). 4) Покровскій (149).

Вологодская губ.: 5) Велико-Устюжскій (308).

Волынская губ.: 6) Губернскій (27). 7) Заславскій (98, 106).

Воронежская губ.: 8) Губернскій (20). 9) Задонскій (107).

Вятская губ.: 10) Губернскій (27). 11) Нолинскій (484).

Екатеринославская губ.: 12) Маріупольскій (150, 157). 13) Павлоградскій (243).

Казанская губ.: 14) Губернскій (25). 15) Чистопольскій (201).

Калужская губ.: 16) Жиздринскій (48).
Кіевская губ.: 17) Радомысльскій (918).
Ковенская губ.: 18) Вилькомірскій (41).
Костромская губ.: 19) Кологривскій (478, 481).
Нижегородская губ.: 20) Губернскій (38).
Новгородская губ.: 21) Губернскій (68). 22) Валдайскій (212). 23) Кирилловскій (217).
Орловская губ.: 24) Кромскій (553).
Пермская губ.: 25) Губернскій (67). 26) Екатеринбургскій (179).
Рязанская губ.: 27) Рязанскій У. (484). 28) Спасскій (661).
Самарская губ.: 29) Губернскій (17, 154).
Тамбовская губ.: 30) Губернскій (14). 31) Шацкій (436).
Тульская губ.: 32) Тульскій У. (459).
Уфимская губ.: 33) Белебеевскій (38).
Черниговская губ.: 34) Глуховскій (138, 145).
Ярославская губ.: 35) Губернскій (33). 36) Даниловскій (32). 37) Ярославскій У. (236).

2. Удешевить перевозку рабочихъ, снабженныхъ свидѣтельствами мѣстныхъ властей или организаціонныхъ бюро.

Московская губ.: 1) Серпуховскій (616, 637)—**по удостовѣреніямъ бюро.**
Саратовская губ.: 2) Губернскій (163) — **по удостовѣреніямъ мѣстной администраціи.**
Черниговская губ.: 3) Черниговскій У. (442)—**до размѣра переселенческаго тарифа, по свидѣтельствамъ мѣстнаго начальства.**

3. Удешевленіе тарифа на перевозку сельскохозяйственныхъ рабочихъ.

Витебская губ.: 1) Велижскій (107, 116).
Владимірская губ.: 2) Меленковскій (115).
Вятская губ.: 3) Слободской (664).
Московская губ.: 4) Коломенскій (420).
Пензенская губ.: 5) Губернскій (29, 65). 6) Городищенскій (75). 7) Саранскій (149).
Рязанская губ.: 8) Губернскій (48).
Самарская губ.: 9) Бугурусланскій (236, 293). 10) Ставропольскій (622).
Тамбовская губ.: 11) Усманскій (423).
Херсонская губ.: 12) Губернскій (103). 13) Тираспольскій (360).

4. Удешевить проѣздъ для населенія, отправляющагося на заработки изъ мѣстностей, постигнутыхъ неурожаемъ.

Вятская губ.: Слободской (664).

5. Удешевить или сдѣлать даже безплатнымъ проѣздъ артельныхъ старостъ и рядчиковъ, отправляющихся для пріисканія работъ.

Воронежская губ. Нижнедѣвицкій (121, 134).

6. Допустить проѣздъ отдѣльныхъ рабочихъ по тарифу IV класса:

а) безъ свидѣтельствъ.

Гродненская губ.: 1) Слонимскій (527).
Нижегородская губ.: 2) Губернскій (38). 3) Макарьевскій (409).
Новгородская губ.: 4) Губернскій (68). 5) Кирилловскій (217).
Псковская губ.: 6) Новоржевскій (118).
Самарская губ.: 7) Губернскій (17, 154). 8) Ставропольскій (622).
Тульская губ.: 9) Тульскій У. (459).

б) со свидѣтельствами.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (172)—**по удостовѣренію мировыхъ посредниковъ и земскихъ начальниковъ.**

Костромская губ.: 2) Кологривскій (478, 481) — **по свидѣтельствамъ мѣстной администраціи.**

Саратовская губ.: 3) Губернскій (163)— **по свидѣтельствамъ мѣстной администраціи.**

7. Допустить перевозку рабочихъ въ вагонахъ III класса по тарифу IV класса.

Владимірская губ.: 1) Губернскій (56). 2) Владимірскій У. (76).

Нижегородская губ.: 3) Губернскій (38). 4) Макарьевскій (409)—**въ случаяхъ отсутствія въ поѣздахъ вагоновъ IV класса.**

Полтавская губ.: 5) Губернскій (73). 6) Миргородскій (675, 698). 7) Полтавскій У. (731).

Таврическая губ.: 8) Губернскій (11). 9) Симферопольскій (198).

8. Предоставить рабочимъ пользованіе удешевленнымъ тарифомъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Витебская губ.: 1) Себежскій (516).

Воронежская губ.: 2) Губернскій (19).

Херсонская губ.: 3) Тираспольскій (360).

9. Предоставить рабочимъ пользованіе удешевленнымъ тарифомъ во всякое время года.

Тверская губ.: 1) Губернскій (29, 97).

Тульская губ.: 2) Тульскій У. (459).

10. Предоставить рабочимъ пользованіе удешевленнымъ тарифомъ въ періодъ массоваго передвиженія.

Тверская губ.: Старицкій (419).

11. Установить пониженный на 50% тарифъ для перевозки рабочихъ на табачныя плантаціи.

Таврическая губ.: Ялтинскій (219).

12. Понизить тарифъ для рабочихъ до размѣра переселенческаго тарифа.

Вятская губ.: 1) Орловскій (538)— **только на Пермь-Котласской и Сибирской желѣзныхъ дорогахъ.**

Херсонская губ.: 2) Одесскій (299).

Черниговская губ.: 3) Черниговскій У. (442).

13. Удешевить проѣздъ сельскохозяйственныхъ рабочихъ ниже тарифа IV класса.

Гродненская губ.: 1) Бѣлостоко-Сокольскій (293).

Таврическая губ.: 2) Перекопскій (171).

14. Существующій тарифъ IV класса сохранить только для сельскохозяйственныхъ рабочихъ по особымъ удостовѣреніямъ.

Рязанская губ.: 1) Данковскій (182, 186). 2) Пронскій (286).

15. Признать удешевленіе проѣзда рабочихъ излишнимъ въ виду достаточной дешевизны тарифа IV класса.

Курская губ.: Губернскій (4).

16. Въ виду дешевизны тарифа IV класса, обусловливающаго повальное бѣгство рабочихъ изъ деревни, необходимо повысить тарифъ для рабочихъ до размѣра тарифа III класса.

Рязанская губ.: Раненбургскій (293).

17. Желательно предоставленіе переселенцамъ льготъ для проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ.

Тамбовская губ.: Кирсановскій (188).

18. Желательно, чтобы переселенцамъ былъ предоставленъ льготный тарифъ для проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ во всѣ мѣста Европейской и Азіатской Россіи, какъ это допущено для переселенцевъ въ Сибирь.

Воронежская губ.: Валуйскій (88).

19. Желательно, чтобы предоставлялись льготныя условія по проѣзду переселенцевъ и ихъ ходоковъ на мѣста переселенія лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда они ѣдутъ по указанію земствъ, опредѣляющихъ районы для переселенія, съ тѣмъ, чтобы переселенцы пользовались этой льготой лишь тогда, когда участокъ для переселенія уже отведенъ.

Полтавская губ.: Лохвицкій (606).

20. Желательно понизить дѣйствующій переселенческій тарифъ.

Полтавская губ.: Кобелякскій (218).

21. Значительное пониженіе дѣйствующаго переселенческаго тарифа представляется не имѣющимъ значенія.

Полтавская губ.: Лохвицкій (467).

Глава XXXIII. Тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ машинъ, орудій и дренажныхъ трубъ.

1. Тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій.—2. Тарифы на перевозку трубъ дренажныхъ.—3. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій [142]).

Значеніе въ земледѣліи улучшенныхъ сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ, какъ фактора въ значительной степени увеличивающаго производительность народнаго труда и способствующаго улучшенію земледѣльческой техники, признается безспорно благотворнымъ. Къ помощи улучшенныхъ орудій и машиннаго труда сельскіе хозяева иногда вынуждены прибѣгать также въ силу мѣстныхъ условій, какъ, напримѣръ, дороговизны рабочихъ рукъ въ столичныхъ и южныхъ губерніяхъ, кратковременности теплаго періода на сѣверныхъ окраинахъ. Но, независимо отъ этихъ частныхъ причинъ, введеніе повсемѣстнаго употребленія машинъ и улучшенныхъ орудій вызывается стремленіемъ къ удешевленію стоимости производства. Въ этомъ отношеніи особенно поучителенъ примѣръ Америки, гдѣ, благодаря введенію машиннаго труда, рабочее время, затрачиваемое на производство одной четверти пшеницы, за послѣднія 40 лѣтъ сократилось съ 2½ часовъ до 7¾ минуты и вслѣдствіе этого стоимость производства, несмотря на увеличеніе заработной платы, понизилась съ 27 коп. до 5 коп. (Калужская, 99).

Среди помѣщичьихъ хозяйствъ средняго размѣра простѣйшія орудія—плуги и бороны, а также и молотилки, уже получили довольно большое распространеніе, какъ то указано по отношенію къ Тульской губерніи (Тульская, 203). Среди же крестьянскаго населенія главное распространеніе имѣютъ пока плуги, другія же орудія и машины оказываются для крестьянъ недоступными по своей дороговизнѣ, а также въ виду отсутствія кредита (Подольская, 239). По этой же причинѣ малое распространеніе получили болѣе сложныя орудія и машины также среди частновладѣльческихъ хозяйствъ. Между тѣмъ, по отношенію къ крестьянскому хозяйству, представлялось бы крайне желательнымъ распростране-

ніе также и другихъ орудій и машинъ, особенно зерносушилокъ, во избѣжаніе сушки хлѣба въ овинахъ, порождающей пожары (Черниговская, 323).

Наше отечественное машиностроеніе не удовлетворяетъ въ этомъ отношеніи потребностямъ сельскаго хозяйства, такъ какъ производитъ продукты мало доброкачественные, а потому, въ силу необходимости, приходится прибѣгать къ выпискѣ машинъ и орудій изъ-за границы (Курская, 866). Однако, вслѣдствіе высокихъ таможенныхъ пошлинъ и желѣзнодорожныхъ тарифовъ стоимость машинъ и орудій настолько повышается, что сельскіе хозяева вынуждены отказываться вовсе отъ ихъ покупки (Минская, 422). Насколько оплата пошлины и провоза удорожаетъ стоимость орудій и машинъ, видно изъ того, что на одинъ плугъ пошлина и провозъ составляютъ около 7 руб. (Подольская, 331), а на 10-сильный локомобиль — до 1.535 р., при цѣнѣ локомобиля въ Англіи въ 2.600 руб. (сюда надо прибавить еще 735 руб. комиссіонныхъ) (Тульская, 136). Тѣмъ не менѣе, въ силу необходимости приходится прибѣгать къ покупкѣ заграничныхъ орудій и машинъ, какъ болѣе доброкачественныхъ, и къ такому выводу приходятъ не только крупные хозяева, но даже крестьяне; напримѣръ, въ Подольской губерніи крестьяне соглашаются платить довольно значительныя суммы (не менѣе 27 руб.) за нѣмецкіе плуги, Сакка и друг., отказываясь отъ покупки болѣе дешевыхъ русскихъ плуговъ (Подольская, 239).

Въ цѣляхъ удешевленія сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ, указывается, между прочимъ, на необходимость улучшенія и развитія отечественнаго машиностроенія, путемъ выдачи премій для русскихъ заводовъ, а также путемъ пониженія тарифовъ какъ на перевозку ихъ издѣлій, такъ равно и на перевозку желѣза, какъ сырья для этихъ заводовъ.

Болѣе же простымъ образомъ это удешевленіе могло бы быть достигнуто сложеніемъ таможенной пошлины съ иностранныхъ орудій и машинъ, а также пониженіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

По отношенію къ размѣрамъ желательнаго пониженія тарифа сдѣлано мало опредѣленныхъ указаній. Въ большинствѣ случаевъ пожеланія о пониженіи тарифовъ дѣлались въ неопредѣленной формѣ: «понизить тарифъ», «значительно понизить тарифъ». Опредѣленныя предложенія сводятся къ установленію тарифа на перевозку орудій и машинъ въ размѣрѣ, равномъ тарифу на каменный уголь (Смоленская, 104).

Что касается формы пониженія тарифа, то въ Пензенскомъ Губернскомъ Комитетѣ было предложено понизить тарифъ на по-

пудную перевозку, такъ какъ для этой именно перевозки дѣйствующій тарифъ оказывается особенно высокимъ (Пензенская, 16).

Вмѣстѣ съ тѣмъ были высказаны пожеланія понизить тарифъ для продажи орудій и машинъ земствами, сельскохозяйственными обществами и союзами. Это послѣднее пожеланіе было мотивировано, между прочимъ, тѣмъ, что пониженіе тарифовъ дало бы возможность потребительнымъ лавкамъ сельскохозяйственныхъ обществъ конкурировать съ частными торговцами, продающими крестьянскому населенію за дешевую плату недоброкачественный товаръ (Виленская, 316).

Тарифы на перевозку дренажныхъ трубъ 143).

Къ числу мѣропріятій, направленныхъ къ поднятію сельскаго хозяйства въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ почва нуждается въ дренажѣ, среди Комитетовъ были высказаны пожеланія о пониженіи тарифовъ на перевозку дренажныхъ трубъ, въ цѣляхъ ихъ удешевленія. Размѣръ желательнаго пониженія тарифа указанъ Кіевскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ, который призналъ желательнымъ понизить тарифъ на дренажныя трубы до диференціала № 22, вмѣсто примѣняемаго къ нимъ тарифа по диференціалу № 21.

Заключенія Комитетовъ.

По соображенію съ изложенными выше сужденіями, Комитетами были высказаны слѣдующія заключенія.

1. Желательно пониженіе тарифовъ на перевозку сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73).

Витебская губ.: 2) Губернскій (66, 79). 3) Велижскій (107, 115). 4) Дриссенскій (316, 321). 5) Рѣжицкій (495).

Вологодская губ.: 6) Губернскій (12). 7) Никольскій (196).

Волынская губ.: 8) Острожскій (189). 9) Староконстантиновскій (227).

Вятская губ.: 10) Сарапульскій (585).

Калужская губ.: 11) Губернскій (15). 12) Козельскій (96, 97).

Кіевская губ.: 13) Таращанскій (1028). 14) Уманскій (1067).

Ковенская губ.: 15) Россіенскій (137).

Костромская губ.: 16) Губернскій (110, 183). 17) Кинешемскій (356, 369). 18) Нерехтскій (485).

Курляндская губ.: 19) Илукстскій (57).

Курская губ.: 20) Губернскій (10, 20). 21) Грайворонскій (91).

Лифляндская губ.: 22) Венденскій (172).

Минская губ.: 23) Слуцкій (404).

Могилевская губ.: 24) Климовичскій (86).

Нижегородская губ.: 25) Губернскій (35). 26) Нижегородскій У. (459).

Орловская губ.: 27) Карачевскій (531).

Пензенская губ.: 28) Губернскій (16)—**преимущественно для попудной перевозки**.

Пермская губ.: 29) Верхотурскій (173).

Подольская губ.: 30) Губернскій (103). 31) Ямпольскій (1066).

Полтавская губ.: 32) Роменскій (773).

Псковская губ.: 33) Губернскій (48). 34) Великолуцкій (105).

Рязанская губ.: 35) Губернскій (19, 20). 36) Михайловскій (230). 37) Ряжскій (374).

Самарская губ.: 38) Губернскій (11, 139). 39) Николаевскій (353).

С.-Петербургская губ.: 40) Губернскій (15, 32).

Симбирская губ.: 41) Буинскій (296).

Смоленская губ.: 42) Гжатскій (93).

Таврическая губ.: 43) Евпаторійскій (64)—**до возможнаго минимальнаго размѣра.** 44) Темниковскій (408).

Тульская губ.: 45) Епифанскій (203).

Черниговская губ.: 46) Новгородъ-Сѣверскій (289). 47) Новозыбковскій (300).

2. Желательно понизить тарифъ на перевозку сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ до размѣра тарифа на каменный уголь.

Смоленская губ.: Губернскій (104).

3. Желательно установить льготный тарифъ на сельскохозяйственныя орудія и машины подобно льготному тарифу на сѣмена.

Волынская губ.: Дубенскій (66).

4. Желательно понизить тарифъ на перевозку сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ сельскохозяйственныхъ обществъ и союзовъ.

Гродненская губ.: 1) Бѣлостоко-Сокольскій (289).

Подольская губ.: 2) Винницкій (239)—**въ центральный складъ синдиката Подольскаго сельскохозяйственнаго общества и въ отдѣленія.**

5. Желательно понизить тарифъ на перевозку желѣза.

Волынская губ.: 1) Староконстантиновскій (227)—**и чугуна.**

Курская губ.: 2) Губернскій (10),

Минская губ.: 3) Слуцкій (404).

6. Желательно понизить тарифъ на перевозку дренажныхъ трубъ.

Кіевская губ.: 1) Кіевскій У. (688)—**до диференціала № 22.**

Псковская губ.: 2) Великолуцкій (97).

С.-Петербургская губ.: 3) Губернскій (15).

Глава XXXIV. Тарифы на землеудобрительные туки.

1. Значеніе искусственныхъ землеудобрительныхъ туковъ, ихъ распространеніе.—2. Тарифы на перевозку землеудобрительныхъ туковъ.—3. Тарифы на перевозку сѣрной кислоты.—4. Тарифы на перевозку люпина.—5. Заключенія Комитетовъ.

Значеніе искусственныхъ землеудобрительныхъ туковъ и ихъ распространеніе.

Польза и значеніе минеральныхъ удобрительныхъ туковъ для сельскаго хозяйства признаются всѣми. Не говоря уже о всей Западной Европѣ, гдѣ каждый мелкій хозяинъ, крестьянинъ, на клочкѣ земли не знаетъ хозяйства безъ примѣненія искусственныхъ удобреній, но и у насъ въ Россіи удобренія эти играютъ немаловажную роль. Такъ, въ мѣстностяхъ западнаго района, т. е. въ Привислинскихъ и Прибалтійскихъ губерніяхъ и почти во всей Ковенской и части Витебской губерній не только крупные землевладѣльцы, но и крестьяне закупаютъ изъ Риги и Либавы десятками вагоновъ суперфосфатъ и достигаютъ этимъ лучшихъ урожаевъ и лучшаго качества зерна (Могилевская, 28).

Тѣмъ не менѣе, среди населенія другихъ районовъ распространеніе этихъ удобреній не достигло надлежащей степени. Такъ, между прочимъ, по отношенію къ Тульской губерніи (Епифанскій уѣздъ) указывается, что все годовое потребленіе искусственныхъ туковъ въ уѣздѣ ограничивается 100 пудами дефекціонной грязи, 1.925 пуд. гипса и 224 пуд. золы (Тульская, 203).

Тарифы на перевозку землеудобрительныхъ туковъ[144]).

Среди причинъ, задерживающихъ распространеніе искусственныхъ удобрительныхъ туковъ, отмѣчается ихъ дороговизна, зависящая какъ отъ того, что нѣкоторые изъ туковъ обложены ввозной пошлиной, такъ и отъ того, что ихъ приходится перевозить на большія протяженія, тогда какъ тарифы нашихъ желѣзныхъ дорогъ слишкомъ высоки. Какъ боится этотъ товаръ перевозки, видно изъ того, что употребленіе минеральныхъ туковъ, главнымъ образомъ иностранныхъ, распространено у насъ по преимуществу въ Прибалтійскихъ губерніяхъ; чѣмъ дальше въ глубь страны, тѣмъ распространеніе ихъ уменьшается и восточнѣе Москвы почти совершенно прекращается. Перевозка туковъ поднимаетъ ихъ цѣну такъ, что съ возрастаніемъ пробѣга отъ портовъ примѣненіе ихъ

дѣлается менѣе выгоднымъ, пока разстояніе совершенно не уничтожитъ выгодности примѣненія. Такое положеніе вызываетъ необходимость пониженія тарифовъ на туки. Въ Америкѣ, напримѣръ, желѣзныя дороги находятъ выгоднымъ перевозить туки въ глубь страны даромъ, разсчитывая, что каждый пудъ тука дастъ почти пудъ обратнаго къ портамъ груза въ видѣ зерна. Такая постановка дѣла американскими желѣзными дорогами съ совершенною ясностью указываетъ на громадное значеніе туковъ для развитія хозяйства, такъ какъ американскія желѣзнодорожныя общества никакъ нельзя упрекнуть въ отсутствіи практичности и точнаго расчета. Поэтому, если въ Америкѣ частныя желѣзныя дороги находятъ для себя выгоднымъ перевозить туки даромъ, то у насъ, гдѣ опредѣленіе размѣра тарифныхъ ставокъ всецѣло находится въ рукахъ Правительства и гдѣ почти двѣ трети желѣзнодорожной сѣти принадлежитъ государству, такая постановка дѣла могла бы осуществиться легче и скорѣе (Смоленская, 63). Аналогичное указаніе о существованіи безплатной перевозки туковъ за границей было сдѣлано также и относительно Даніи, съ поясненіемъ,—что подобная мѣра представлялась бы еще болѣе умѣстной въ Россіи, странѣ болѣе земледѣльческой и имѣющей болѣе истощенную почву (Новгородская, 95).

Приведенныя выше сужденія о распространеніи туковъ къ востоку отъ Прибалтійскихъ портовъ касаются привозныхъ туковъ; но, кромѣ того, у насъ есть и свои внутренніе производящіе туки районы, однимъ изъ которыхъ нынѣ является южный горнозаводскій районъ, гдѣ, какъ побочный продуктъ при добываніи желѣза, получается томасовъ шлакъ, содержащій фосфорную кислоту (Новгородская, 195). Между тѣмъ, большинство нашихъ хозяйствъ нуждается именно въ фосфорномъ удобреніи, и среди всѣхъ искусственныхъ туковъ фосфориты имѣютъ безспорно наиболѣе широкую будущность (Тульская, 417).

По отношенію провоза томасова шлака имѣются, между прочимъ, слѣдующія указанія. При цѣнѣ этого удобрительнаго вещества въ 280 р. за вагонъ на мѣстѣ потребленія въ Трокскомъ уѣздѣ (Виленской губ.), провозъ обходится въ 96 рублей (Виленская, 207). Шестипудовый мѣшокъ 13% томасъ-шлака на мѣстѣ производства (Сартана, Таганрогъ и др.) стоитъ 1 р. 20 коп., а провозъ до Ковны обходится 85 коп., т. е. больше $^2/_3$ стоимости на мѣстѣ (Ковенская, 58). Стоимость провоза томасъ-шлака отъ южныхъ заводовъ до сѣверныхъ губерній равняется приблизительно стоимости этого шлака на мѣстѣ (Новгородская, 195). Высота стоимости желѣзнодорожной доставки отмѣчена также и въ отношеніи суперфосфата, а именно, цѣна вагона этого тука въ Виленской губерніи съ до-

ставкой изъ Ловича составляетъ около 360 рублей за вагонъ, въ томъ числѣ провозъ—58 руб. (Виленская, 207).

Въ Гайсинскомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Подольской губерніи) было указано, что до сихъ поръ мы пользуемся американскими фосфоритами, такъ какъ главный поставщикъ суперфосфатовъ на Россію—Рижскій фосфоритный заводъ—получаетъ сырой матеріалъ изъ Америки, несмотря на то, что подольскіе фосфориты, очень богатые фосфоромъ, не уступаютъ американскимъ по качеству. Это происходитъ отъ того, что перевозка фосфоритовъ въ Ригу изъ Подольской губерніи обходится дороже, чѣмъ изъ Америки. Рязанскіе фосфориты, находящіеся въ болѣе удобныхъ тарифныхъ условіяхъ, бѣдны фосфоромъ. Въ послѣднее время подольскіе фосфориты стали перерабатываться въ Привислинскихъ губерніяхъ, но фосфориты эти должны совершать двойной пробѣгъ по желѣзнымъ дорогамъ: изъ Подольской губерніи въ Привислинскій край для переработки и обратно въ видѣ туковъ въ Подольскую губ., гдѣ суперфосфатовъ расходуется до 4 милл. пудовъ въ годъ (Подольская, 466).

Въ силу такихъ обстоятельствъ однимъ изъ самыхъ серьезныхъ средствъ для удешевленія искусственныхъ туковъ съ цѣлью возможно значительнаго ихъ распространенія признается пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Встрѣчаются, однако, сужденія въ томъ смыслѣ, что, разъ искусственные туки не находятъ себѣ достаточнаго распространенія, то это доказываетъ малую потребность въ нихъ, и что искусственно привить примѣненіе ихъ среди населенія непосильно даже и для Правительства, если эта мѣра по экономическимъ условіямъ является несвоевременной (Тульская, 417). Этимъ именно обстоятельствомъ объясняется слабое распространеніе искусственныхъ удобрительныхъ туковъ, особенно въ южныхъ хозяйствахъ (Черниговская, 204).

Вполнѣ опредѣленныхъ и точныхъ указаній на то, для какихъ именно искусственныхъ туковъ желательно пониженіе тарифовъ, въ Трудахъ Комитетовъ въ большинствѣ случаевъ не содержится. Слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что на ряду съ пожеланіями объ удешевленіи привозныхъ иностранныхъ туковъ высказывались пожеланія объ удешевленіи перевозки отечественныхъ туковъ какъ сырыхъ, такъ и обработанныхъ.

Изъ всѣхъ видовъ минеральныхъ удобреній наибольшее вниманіе обращается на фосфорное удобреніе (томасовъ шлакъ, фосфориты и суперфосфаты), хотя на ряду съ этимъ существуютъ указанія на желательность пониженія тарифовъ и для другихъ видовъ, какъ-то: каинита, чилійской селитры, извести, гипса, фильтрпрессной грязи съ сахарныхъ заводовъ, а также городскихъ нечистотъ и навоза. Пониженіе тарифа на городскіе отбросы даже до убыточнаго для

желѣзныхъ дорогъ размѣра вполнѣ отвѣчаетъ не только интересамъ сельскихъ хозяевъ, но также и государственнымъ интересамъ и гигіенѣ городовъ (Харьковская, 210).

По отношенію къ тарифамъ на перевозку томасова шлака указывается, что, если бы по какимъ-либо соображеніямъ не оказалось возможнымъ понизить ставки для томасова шлака вообще, то желательно было бы, оставивъ нынѣшнія ставки для высокаго шлака, съ содержаніемъ 20% фосфорной кислоты, соразмѣрно понизить тарифъ для шлака съ болѣе низкимъ содержаніемъ фосфорной кислоты—этой единственно цѣнной составной части продукта. Желаніе это основано на томъ соображеніи, что низкопроцентные шлаки употребляются преимущественно въ крестьянскихъ и мелкопомѣстныхъ хозяйствахъ, уменьшеніе же стоимости провоза, вслѣдствіе пониженія тарифныхъ ставокъ, безусловно вызвало бы усиленное употребленіе шлака въ мелкихъ хозяйствахъ (Ковенская, 58).

Въ цѣляхъ распространенія сбыта искусственныхъ удобреній среди крестьянской массы, а также въ тѣхъ видахъ, чтобы выгода отъ пониженія тарифа досталась именно на долю сельскаго хозяина, высказываются пожеланія о пониженіи тарифовъ исключительно для потребительныхъ лавокъ при Волостныхъ Правленіяхъ (Витебская, 316), для сельскохозяйственныхъ обществъ и союзовъ (Гродненская, 289), а также вообще для сельскихъ хозяевъ при условіи предъявленія свидѣтельствъ хотя бы отъ Земскихъ Уѣздныхъ Управъ (Черниговская, 300).

Что касается размѣра желательнаго пониженія тарифа, то вполнѣ опредѣленныхъ указаній по этому предмету было сдѣлано мало; въ большинствѣ случаевъ пожеланія на этотъ счетъ облечены въ неопредѣленную форму «до минимума», «до возможныхъ предѣловъ», «до размѣровъ даже убыточныхъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ», «безплатно» и «ниже $^1/_{100}$ к. съ пудо-версты для перевозокъ съ большой скоростью». Это послѣднее пожеланіе мотивировано тѣмъ, что бываютъ случаи, когда доставка искусственныхъ удобреній происходитъ съ такою медленностью, что сельскій хозяинъ, не получая своевременно удобренія, вынужденъ или задерживать работы, или же совсѣмъ отказаться отъ примѣненія искусственнаго удобренія (Тульская, 127).

Болѣе опредѣленными являются пожеланія о пониженіи тарифовъ до размѣровъ эксплоатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ, до размѣра тарифовъ на каменный уголь и до размѣра льготнаго тарифа на гипсъ для удобрительныхъ цѣлей.

По отношенію къ дѣйствующему льготному тарифу на перевозку землеудобрительныхъ туковъ (льготный тарифъ № 20—1902 г.) были высказаны пожеланія въ томъ смыслѣ: 1) чтобы нынѣшнее правило предъявленія удостовѣреній на право пользованія

тарифомъ было отмѣнено, 2) чтобы тарифъ этотъ примѣнялся одинаково ко всѣмъ землеудобрительнымъ средствамъ, и 3) чтобы примѣненіе льготнаго тарифа было допущено не только къ повагоннымъ перевозкамъ, какъ это практикуется теперь, но и къ попуднымъ.

Первое изъ этихъ пожеланій мотивируется тѣмъ, что отъ земствъ и сельскохозяйственныхъ обществъ не всегда представляется возможнымъ получить удостовѣреніе, требуемое правилами примѣненія этого льготнаго тарифа, а потому обязательство предъявлять таковое удостовѣреніе представляется стѣснительнымъ и препятствуетъ болѣе широкому распространенію искусственныхъ туковъ (Вятская, 22).

Второе пожеланіе обусловливается тѣмъ, что въ разсматриваемомъ льготномъ тарифѣ подробно перечислены названія удобрительныхъ туковъ, къ перевозкѣ коихъ этотъ тарифъ примѣняется. Между тѣмъ, съ развитіемъ техники, постоянно появляются новыя средства удобренія. Поэтому представлялось бы цѣлесообразнымъ распространить тарифъ на всѣ вообще землеудобрительныя средства, съ обозначеніемъ ихъ общимъ терминомъ, безъ подробнаго перечня понимаемыхъ подъ этимъ терминомъ продуктовъ (Эстляндская, 35, 105).

Къ этой же категоріи пожеланій слѣдуетъ отнести и пожеланія о распространеніи упомянутаго льготнаго тарифа на перевозку фосфоритныхъ искусственныхъ туковъ.

Тарифы на перевозку сѣрной кислоты.

Дороговизна у насъ сѣрной кислоты въ настоящее время препятствуетъ переработкѣ фосфоритовъ въ суперфосфаты на мѣстахъ ихъ добыванія, вслѣдствіе чего замѣчается то явленіе, что наши фосфориты идутъ за границу и уже тамъ перерабатываются въ суперфосфаты. Въ Россіи производство сѣрной кислоты ничтожно по сравненію съ за границей, особенно съ Германіей; въ этой послѣдней сѣрная кислота обходится 18—20 коп. за пудъ, тогда какъ у насъ одна пошлина въ 1 р. 50 к. съ пуда служитъ уже указаніемъ на сравнительную дороговизну продукта. Высокая стоимость сѣрной кислоты несомнѣнно отражается на цѣнѣ суперфосфата. Въ цѣляхъ содѣйствія развитію внутри страны переработки фосфоритовъ въ суперфосфаты высказываются пожеланія о пониженіи тарифовъ на перевозку сѣрной кислоты (Подольская, 737).

Тарифы на перевозку люпина.

Къ категоріи удобрительныхъ веществъ Трокскій Комитетъ (Виленской губ.) относитъ также и сѣмена люпина, идущаго на удобреніе (зеленое удобреніе). Такъ какъ сѣмена люпина въ Виленской, Ковенской и Могилевской губерніяхъ могутъ созрѣвать не каждый годъ, то ихъ приходится привозить изъ Привислинскихъ губерній. Между тѣмъ, перевозка этихъ сѣмянъ обходится дорого: на протяженіи Варшава—Вильна взимается 20 коп. съ пуда, тогда

какъ цѣна люпина на мѣстѣ—45 коп. за пудъ. Въ виду этого, высказывается пожеланіе о распространеніи на перевозку сѣмянъ люпина тарифовъ, примѣняемыхъ къ перевозкѣ другихъ удобреній (Виленская, 207).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно вообще пониженіе тарифа на перевозку искусственныхъ землеудобрительныхъ туковъ.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (166). 2) Трокскій (207).

Витебская губ.: 3) Губернскій (66, 74, 79)—**употребляемыхъ для садоводства.** 4) Витебскій У. (152)—**то же.** 5) Дриссенскій (316, 321). 6) Рѣжицкій (495).

Владимірская губ.: 7) Губернскій (4) — **въ томъ числѣ на ввозимые изъ-за границы.** 8) Александровскій (60)—**то же.** 9) Владимірскій У. (73). 10) Покровскій (148). 11) Судогодскій (152).

Волынская губ.: 12) Губернскій (24). 13) Владиміръ-Волынскій (57). 14) Заславскій (105)—**для костей.** 15) Луцкій (158)—**до минимальныхъ размѣровъ.** 16) Староконстантиновскій (227).

Вятская губ.: 17) Орловскій (535)—**для надобностей огородничества.**

Гродненская губ.: 18) Губернскій (109) — **въ томъ числѣ для каинита и чилійской селитры.**

Калужская губ.: 19) Жиздринскій (46).

Кіевская губ.: 20) Таращанскій (1028).

Ковенская губ.: 21) Губернскій (10).

Костромская губ.: 22) Губернскій (110, 183). 23) Кинешемскій (369). 24) Нерехтскій (485).

Курляндская губ.: 25) Иллукстскій (57).

Лифляндская губ.: 26) Венденскій (172).

Минская губ.: 27) Слуцкій (404).

Могилевская губ.: 28) Климовичскій (86, 87).

Нижегородская губ.: 29) Губернскій (35). 30) Горбатовскій (285). 31) Нижегородскій У. (459).

Новгородская губ.: 32) Крестецкій (226).

Подольская губ.: 33) Губернскій (103). 34) Каменецъ-Подольскій У. (670). 35) Ямпольскій (1066).

Полтавская губ.: 36) Губернскій (54). 37) Прилукскій (761). 38) Роменскій (773).

Рязанская губ.: 39) Губернскій (19). 40) Михайловскій (230).

Самарская губ.: 41) Губернскій (11, 139). 42) Николаевскій (353).

С.-Петербургская губ.: 43) Губернскій (15, 32). 44) Ямбургскій (97).

Смоленская губ.: 45) Смоленскій У. (30).

Тульская губ.: 46) Губернскій (14). 47) Епифанскій (203, 252). 48) Новосильскій (375, 418).

Черниговская губ.: 49) Глуховскій (134, 145). 50) Городнянскій (185, 186). 51) Козелецкій (204). 52) Новгородъ-Сѣверскій (289). 53) Новозыбковскій (300).

2. Желательно понизить тарифъ на перевозку землеудобрительныхъ туковъ въ сыромъ и обработанномъ видѣ во внутреннемъ сообщеніи.

Костромская губ.: 1) Губернскій (110, 183).

Подольская губ.: 2) Гайсинскій (467).

3. Желательно пониженіе тарифа на перевозку землеудобрительныхъ туковъ до размѣровъ:

а) эксплоатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ.

Ковенская губ.: 1) Поневѣжскій (125).
Смоленская губ.: 2) Бѣльскій (63).

б) до размѣра тарифа на перевозку каменнаго угля.

Смоленская губ.: 1) Губернскій (104). 2) Гжатскій (88).

в) до размѣра тарифа на гипсъ для удобрительныхъ цѣлей.

Минская губ.: Губернскій (5).

г) до минимума.

Волынская губ.: 1) Луцкій (158).
Воронежская губ.: 2) Задонскій (109, 112)—**даже до убыточнаго для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ размѣра.**
Калужская губ.: 3) Губернскій (15).
Ковенская губ.: 4) Россіенскій (137, 140).

4. Желательно пониженіе тарифа на перевозку землеудобрительныхъ туковъ исключительно для сельскихъ хозяевъ.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (316, 321) — **для потребительныхъ лавокъ при Волостныхъ Правленіяхъ.**
Гродненская губ.: 2) Бѣлостоко-Сокольскій (289) — **для сельскохозяйственныхъ обществъ и союзовъ.**
Черниговская губ.: 3) Новозыбковскій (300)—**по свидѣтельствамъ.**

5. Желательно пониженіе тарифа на перевозку костей.

Волынская губ.: Заславскій (105).

6. Желательно установленіе особыхъ льготныхъ тарифовъ для всѣхъ сортовъ фосфата.

Курляндская губ.: Добленскій (54).

7. Желательно распространить льготный тарифъ на всѣ фосфоритные землеудобрительные туки.

Эстляндская губ.: 1) Губернскій (35)—**а также и на всякіе другіе.** 2) Везенбергскій (165). 3) Вейсенштейнскій (172). 4) Гапсальскій (177). 5) Ревельскій (180).

8. Желательно дѣйствующій льготный тарифъ на перевозку землеудобрительныхъ туковъ сдѣлать общимъ и попуднымъ.

Вятская губ.: Губернскій (22).

9. Желательно понизить тарифъ на перевозку сѣрной кислоты для приготовленія туковъ.

Могилевская губ.: 1) Могилевскій У. (94).
Подольская губ.: 2) Гайсинскій (467).

10. Желательно понизить тарифъ на перевозку сѣмянъ люпина до размѣра тарифа на землеудобрительные туки.

Виленская губ.: Трокскій (207).

Глава XXXV. Тарифы на перевозку сѣмянъ, лѣсныхъ и садовыхъ саженцовъ и средствъ для борьбы съ вредителями сельскохозяйственныхъ культуръ.

1. Тарифы на перевозку посѣвныхъ сѣмянъ.—2. Тарифы на перевозку саженцовъ.—3. Тарифы на перевозку средствъ для борьбы съ вредителями сельскохозяйственныхъ культуръ.—4. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку посѣвныхъ сѣмянъ [145]).

По отношенію къ существующимъ тарифамъ на перевозку улучшенныхъ сѣмянъ указывается на желательность пониженія этихъ тарифовъ въ тѣхъ видахъ, чтобы облегчить сельскимъ хозяевамъ и крестьянамъ покупку улучшенныхъ сѣмянъ какъ полевыхъ растеній, такъ и кормовыхъ травъ. Пониженіе тарифа, согласно нѣкоторымъ отзывамъ, надлежало бы довести до 50% противъ существующаго или даже допустить безплатную перевозку сѣмянъ (Подольская, 997).

Кромѣ того, были высказаны пожеланія о допущеніи перевозки сѣмянъ съ большою скоростью по пониженному тарифу, примѣрно по тарифу малой скорости; пожеланіе это можно считать до извѣстной степени удовлетвореннымъ въ настоящее время, такъ какъ уже существуетъ льготный тарифъ (№ 20—1902 года), по которому допускается перевозка сѣмянъ партіями не болѣе 30 пуд. съ большою скоростью по повагонному тарифу малой скорости. Однако, такой льготный тарифъ не вполнѣ удовлетворяетъ интересы сельскаго хозяйства, такъ какъ 30-пудовая норма оказывается недостаточною. Въ виду этого были высказаны пожеланія объ увеличеніи этой нормы до 100 пуд. (Лифляндская, 6, 20, 125) и даже до цѣлаго вагона (Эстляндская, 165, 172, 177, 180).

Тарифы на перевозку саженцовъ [146]).

Относительно тарифовъ на перевозку саженцовъ, какъ лѣсныхъ, такъ и садовыхъ, были высказаны пожеланія о пониженіи этихъ тарифовъ до возможнаго минимума. Согласно многимъ отзывамъ, пониженіе тарифовъ способствовало бы лѣсоразведенію въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ въ этомъ чувствуется потребность; удешевленіе же перевозки садовыхъ саженцовъ могло бы явиться однимъ изъ дѣйствительныхъ средствъ для развитія садоводства.

Тарифы на перевозку средствъ для борьбы съ вредителями сельскохозяйственныхъ культуръ [147]).

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ Пермской губерніи было указано что мѣстное сельское хозяйство терпитъ большой ущербъ отъ вредныхъ насѣкомыхъ и особенно кобылки; борьба съ этими насѣкомыми требуетъ большихъ затратъ на покупку нѣкоторыхъ приспособленій и сильно дѣйствующихъ средствъ (швейнфуртская зелень). Однако, приборы эти (ручные и конные опрыскиватели) обходятся слишкомъ дорого, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ ихъ приходится покупать за границей, при чемъ стоимость перевозки значительно повышаетъ цѣну самихъ приборовъ (Пермская, 58, 497).

Въ такомъ же смыслѣ, но лишь по отношенію вредителей въ садоводствѣ, были сдѣланы заявленія и въ Комитетахъ Таврической губерніи (Таврическая, 10, 197). А именно, были высказаны пожеланія о пониженіи до возможныхъ предѣловъ существующихъ тарифовъ на перевозку средствъ для борьбы съ вредителями, а также на перевозку приборовъ для опрыскиванія деревьевъ и посѣвовъ сильно дѣйствующими веществами для истребленія насѣкомыхъ.

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно понизить тарифъ на перевозку сѣмянъ.

Волынская губ.: 1) Староконстантиновскій (227).
Воронежская губ.: 2) Губернскій (15). 3) Валуйскій (88).
Костромская губ.: 4) Нерехтскій (485).
Нижегородская губ.: 5) Губернскій (35). 6) Нижегородскій У. (459).
Новгородская губ.: 7) Крестецкій (226).
Подольская губ.: 8) Губернскій (103).
Полтавская губ.: 9) Губернскій (66) — **эспарцета, тимофеевки и др.** 10) Переяславскій (713) — **эспарцета и тимофеевки.**
Самарская губ.: 11) Губернскій (11, 139). 12) Николаевскій (339, 353).
Тульская губ.: 13) Епифанскій (210).
Черниговская губ.: 14) Новозыбковскій (300).

2. Желательно допустить перевозку сѣмянъ съ большою скоростью по тарифу малой скорости.

Новгородская губ.: 1) Бѣлозерскій (203).
Тамбовская губ.: 2) Козловскій (280, 281).

3. Желательно распространить льготный тарифъ (№ 20—1902 г.) на перевозку сѣмянъ партіями болѣе 30 пудовъ.

Курляндская губ.: 1) Добленскій (54) — **до 750 пудовъ.**
Лифляндская губ.: 2) Губернскій (6, 20) — **до 100 пудовъ.**
Таврическая губ.: 3) Губернскій (10). 4) Симферопольскій (197).

Тульская губ.: 5) Губернскій (20)—**до 1 вагона**. 6) Новосильскій (372)—**то же.**

Эстляндская губ.: 7) Везенбергскій (165) — **до 1 вагона**. 8) Вейсенштейнскій (172)—**то же**. 9) Гапсальскій (177)—**то же**. 10) Ревельскій (180)—**то же.**

4. Желательно понизить тарифъ на перевозку саженцовъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (66, 74) — **лѣсныхъ и садовыхъ**. 2) Витебскій У. (152)—**садовыхъ**.

Владимірская губ.: 3) Владимірскій У. (72).

Минская губ.: 4) Минскій У. (182).

Новгородская губ.: 5) Крестецкій (226).

Подольская губ.: 6) Ямпольскій (1066).

Самарская губ.: 7) Губернскій (11, 139). 8) Николаевскій (339, 353).

Тульская губ.: 9) Губернскій (20)—**лѣсныхъ**. 10) Новосильскій (372).

5. Желательно понизить тарифъ на перевозку средствъ для борьбы съ вредными животными и насѣкомыми.

Пермская губ.: 1) Губернскій (58) — **на швейнфуртскую зелень.** 2) Шадринскій (497)—**то же.**

Таврическая губ.: 3) Губернскій (10). 4) Симферопольскій (197).

Глава XXXVI. Тарифы на перевозку строительныхъ матеріаловъ.

1. Тарифы на перевозку огнеупорныхъ кровельныхъ матеріаловъ.—2. Тарифы на прочіе виды огнеупорныхъ строительныхъ матеріаловъ.—3. Тарифы на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ.—4. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку огнеупорныхъ кровельныхъ матеріаловъ: желѣза [148]) и черепицы [149]).

При обсужденіи вопроса о мѣрахъ борьбы съ пожарами, причиняющими весьма значительный вредъ крестьянскому населенію, въ Комитетахъ были сдѣланы многочисленныя заявленія о необходимости достигнуть возможно широкаго примѣненія огнеупорныхъ строительныхъ матеріаловъ въ массѣ крестьянскаго населенія. При этомъ было отмѣчено, что примѣненіе огнеупорныхъ матеріаловъ крестьянами въ значительной степени задерживается высокою стоимостью этихъ матеріаловъ. Одною изъ причинъ, обусловливающихъ эту дороговизну, является высота желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку названныхъ матеріаловъ. Въ виду этого были высказаны многочисленныя заявленія о необходимости пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку разнаго рода огнеупорныхъ строительныхъ матеріаловъ, главнымъ образомъ—черепицы и кровельнаго желѣза. Кромѣ приведеннаго общаго пожеланія о пониженіи тарифа на перевозку огнеупорныхъ строительныхъ матеріаловъ, въ частности было высказано пожеланіе о пониженіи тарифа на перевозку этихъ матеріаловъ до $^1/_{120}$ коп. съ пуда и версты (Гродненская, 416).

По отношенію къ тарифамъ на перевозку черепицы въ Себежскомъ Уѣздномъ Комтиетѣ (Витебской губ.), между прочимъ, было указано, что для потребностей мѣстнаго населенія черепица могла бы быть доставляема изъ Виленской губерніи, гдѣ имѣется много черепичныхъ заводовъ. При этомъ было отмѣчено, что черепица можетъ найти примѣненіе въ крестьянскомъ быту только тогда, когда черепичная кровля будетъ обходиться примѣрно столько же, сколько обходится обыкновенная гонтовая крыша, стоящая около 2 руб. 50 коп. за квадратную сажень. Въ виду же прочности черепичной крыши, можно разсчитывать, что черепица будетъ примѣ-

няться крестьянами даже и въ томъ случаѣ, если стоимость черепичной кровли составитъ до 3 руб.—3 руб. 50 коп. за квадратную сажень. Такъ какъ 1.000 штукъ черепицы обходится на заводахъ Виленской губ. 24 рубля, а 1.000 штукъ достаточно для устройства 1-2 квадратныхъ саженъ крыши, то провозъ и стоимость работъ по устройству крыши не должны составлять больше 1 руб.—1 руб. 50 коп. съ квадратной сажени, или же не болѣе 84—126 руб. съ вагона въ 750 пудовъ, въ которомъ помѣщается 7.000 штукъ черепицы (Витебская, 504).

Въ Кіевскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было указано на желательность пониженія тарифа на перевозку черепицы до диференціала № 22 вмѣсто нынѣ дѣйствующаго диференціала № 21 по нумераціи тарифа № 6912, распубликованнаго въ № 1359 Сборника Тарифовъ (Кіевская, 688).

На ряду съ этимъ было отмѣчено, что черепица плохо переноситъ перевозку по желѣзнымъ, а особенно по грунтовымъ дорогамъ. Поэтому представляется крайне желательнымъ принимать всевозможныя мѣры къ развитію производства черепицы въ возможно большемъ числѣ пунктовъ. Въ настоящее время дѣло это тормозится высокою стоимостью машинъ для выдѣлки черепицы, и потому пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа, способствуя, на ряду съ нѣкоторыми другими мѣрами (какъ, напримѣръ, сложеніе ввозныхъ пошлинъ), удешевленію такихъ машинъ, могло бы способствовать широкому распространенію мѣстнаго производства черепицы (Псковская, 244; Харьковская, 352).

По отношенію къ тарифу на перевозку кровельнаго желѣза, помимо общихъ указаній на высоту этого тарифа и на желательность пониженія его, многіе докладчики возбуждали вопросъ объ установленіи разнаго рода тарифныхъ льготъ для перевозки кровельнаго желѣза, поступающаго черезъ посредство земскихъ складовъ на удовлетвореніе нуждъ крестьянскаго населенія. При этомъ было указано на желательность допущенія безплатной перевозки кровельнаго желѣза, выписываемаго земскими складами (Черниговская, 385), а также—установленія такого порядка, чтобы земству былъ открытъ кредитъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ вмѣсто внесенія провозной платы каждый разъ при полученіи груза, съ тѣмъ, чтобы земство погашало этотъ долгъ желѣзной дорогѣ по мѣрѣ продажи товара (С.-Петербургская, 71).

Тарифы на прочіе виды огнеупорныхъ строительныхъ матеріаловъ [150]).

Относительно тарифовъ на перевозку другихъ огнеупорныхъ строительныхъ матеріаловъ, какъ то: кирпича, извести, цемента, желѣзныхъ балокъ и стропилъ, въ сужденіяхъ Комитетовъ было указано, что существующіе тарифы высоки и нуждаются въ пониженіи.

Въ Кіевскомъ Уѣздномъ Комитетѣ было отмѣчено, что существующій тарифъ (диференціалъ № 21) на перевозку кирпича (обыкновеннаго строительнаго, бѣлаго, желтаго и краснаго обожженнаго и сырца), трубъ дренажныхъ и глиняныхъ, глины строительной, кирпича молотаго и толченаго, песка обыкновеннаго, крупнаго и формоваго (изъ группы 38), бетона, булыжника, гнейса, гранита, доломита, известняка, песчаника, плитняка было бы желательно понизить до диференціала № 22. Въ теченіе же лѣтняго періода съ 15 марта по 15 августа, когда движеніе на желѣзныхъ дорогахъ ослабѣваетъ, представлялось бы желательнымъ примѣнять къ перевозкамъ перечисленныхъ выше грузовъ тарифъ по XII классу, т. е. по $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты. Что же касается извести и всякаго рода строительнаго цемента, то тарифъ на эти грузы надлежало бы понизить путемъ примѣненія къ перевозкамъ этихъ грузовъ диференціала № 20 вмѣсто диференціала № 19. Кромѣ того, было бы желательно допустить перевозку извести въ навалку во избѣжаніе расходовъ на мѣшки, повышающихъ стоимость извести (Кіевская, 688, 689).

Тарифы на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ [151]).

Что касается, наконецъ, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, то высказанныя по этому предмету сужденія могутъ быть разбиты на двѣ группы, а именно: на сужденія съ точки зрѣнія потребителей и съ точки зрѣнія продавцовъ. Въ конечномъ своемъ результатѣ тѣ и другія сужденія сводятся къ пожеланію о пониженіи тарифовъ на перевозку этихъ матеріаловъ. Въ частности, по отношенію сбыта лѣсныхъ матеріаловъ изъ сѣверо-западныхъ губерній въ центральныя и южныя указывалось, что, благодаря пониженію тарифа на перевозку этихъ матеріаловъ, будетъ оказано воспособленіе населенію этихъ губерній и явится возможность вести лѣсное хозяйство; вмѣстѣ съ тѣмъ населеніе центральныхъ и южныхъ губерній получитъ возможность использовать въ качествѣ удобренія солому, идущую нынѣ на устройство крышъ. Такое пониженіе тарифа не можетъ быть убыточнымъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ перевозка лѣсныхъ матеріаловъ будетъ совершаться въ вагонахъ изъ-подъ хлѣба, идущихъ обратно отъ портовъ и пограничныхъ пунктовъ (Могилевская, 42; Витебская, 30).

Въ Комитетахъ Херсонской, Подольской и Бессарабской губерній было указано, что въ настоящее время суда, плавающія по р. Днѣстру, строятся изъ доставляемаго изъ Австріи плохого еловаго лѣса, вслѣдствіе чего суда получаются непрочныя. Это обстоятельство до нѣкоторой степени препятствуетъ надлежащему развитію судоходства по р. Днѣстру. Поэтому, какъ съ точки зрѣнія интересовъ судоходства, такъ и въ цѣляхъ вытѣсненія привознаго австрійскаго лѣса, представляется желательнымъ понизить тарифъ

на перевозку сосноваго лѣса изъ Полѣсья въ Могилевъ-Подольскій (Подольская, 934; Херсонская, 173; Бессарабская, 19). Въ Пензенскомъ Губернскомъ Комитетѣ было высказано пожеланіе о томъ, чтобы къ перевозкамъ распиленнаго лѣса примѣнялся болѣе дешевый тарифъ, установленный на перевозку лѣса въ бревнахъ (Пензенская, 18).

Въ Винницкомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Подольской губерніи) была отмѣчена желательность пониженія тарифа на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ изъ Полѣсья въ Подольскую губернію, примѣрно на 50%, въ тѣхъ видахъ, чтобы сохранить въ Подольской губерніи лѣса и удешевить стоимость строительнаго матеріала для мѣстнаго населенія (Подольская, 224, 347).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно изложеннымъ выше сужденіямъ Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно пониженіе тарифа на перевозку черепицы.

Витебская губ.: 1) Себежскій (504).
Воронежская губ.: 2) Губернскій (5). 3) Валуйскій (85).
Гродненская губ.: 4) Волковысскій (389).
Кіевская губ.: 5) Губернскій (5, 216).
Ковенская губ.: 6) Россіенскій (134).
Полтавская губ.: 7) Роменскій (768).
С.-Петербургская губ.: 8) Губернскій (9).
Тамбовская губ.: 9) Борисоглѣбскій (156).
Харьковская губ.: 10) Губернскій (15). 11) Сумскій (352).
Херсонская губ.: 12) Елисаветградскій (206).

2. Желательно пониженіе тарифа на перевозку кровельнаго желѣза.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (8). 2) Вологодскій У. (124, 148).
Воронежская губ.: 3) Губернскій (5).
Вятская губ.: 4) Глазовскій (209).
Калужская губ.: 5) Козельскій (104).
Кіевская губ.: 6) Губернскій (5). 7) Уманскій (1067).
Ковенская губ.: 8) Губернскій (10). 9) Россіенскій (134).
Курская губ.: 10) Грайворонскій (91).
Нижегородская губ.: 11) Нижегородскій У. (463).
Орловская губ.: 12) Болховскій (283). 13) Малоархангельскій (595).
Псковская губ.: 14) Губернскій (13). 15) Великолуцкій (97)—**особенно оцинкованнаго.** 16) Порховскій (244).
Рязанская губ.: 17) Губернскій (30, 47).
С.-Петербургская губ.: 18) Губернскій (9).
Смоленская губ.: 19) Сычевскій (280).
Тамбовская губ.: 20) Борисоглѣбскій (156).
Черниговская губ.: 21) Губернскій (10). 22) Кролевецкій (266).

3. Желательно пониженіе тарифа на перевозку кровельнаго желѣза для земствъ и сельскохозяйственныхъ обществъ.

Московская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Богородскій (133).

Рязанская губ.: 3) Ряжскій (373)—**и для сельскохозяйственныхъ складовъ.**

С.-Петербургская губ.: 4) Царскосельскій (71) — **съ правомъ уплаты провозной платы казеннымъ дорогамъ по мѣрѣ продажи.**

Черниговская губ.: 5) Конотопскій (211, 213, 214) — **съ Урала по заказу земствъ.** 6) Стародубскій (414, 420). 7) Черниговскій У. (437).

4. Желательно допущеніе безплатнаго провоза кровельнаго желѣза для земствъ.

Черниговская губ.: Сосницкій (385).

5. Желательно пониженіе тарифа на перевозку кровельнаго желѣза для сельскихъ хозяевъ по свидѣтельствамъ мѣстныхъ учрежденій.

Херсонская губ.: Губернскій (10).

6. Желательно понизить тарифъ на перевозку желѣза и чугуна, какъ строительныхъ матеріаловъ.

Черниговская губ.: Городнянскій (183).

7. Желательно пониженіе тарифовъ на огнеупорные и строительные матеріалы.

Гродненская губ.: 1) Волковысскій (389).

Кіевская губ.: 2) Губернскій (5, 216)—**кирпичъ, известь и пр.**

Курляндская губ.: 3) Туккумскій (66)—**кирпичъ, известь, цементъ и пр.**

Новгородская губ.: 4) Новгородскій У. (229).

Псковская губ.: 5) Великолуцкій (97)—**толь, кирпичъ и пр.**

Ярославская губ.: 6) Губернскій (28). 7) Даниловскій (91) — **кирпичъ, известь, алебастръ и пр.**

8. Желательно понизить тарифъ до диференціала № 22 (вмѣсто № 21), а въ теченіе времени съ 15 марта по 15 августа—до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты на перевозку слѣдующихъ грузовъ: кирпича обыкновеннаго, строительнаго, черепицы кровельной, трубъ дренажныхъ и всякихъ глиняныхъ, глины строительной, кирпича молотаго и толченаго, песка обыкновеннаго, бетона, булыжника, гнейса, гранита, доломита, известняка, песчаника, плитняка и трасса.

Кіевская губ.: Кіевскій У. (688).

9. Желательно понизить тарифъ на перевозку извести и всякаго рода цемента до диференціала № 20 (вмѣсто диференціала № 19), съ допущеніемъ перевозки извести въ навалку.

Кіевская губ.: Кіевскій У. (688).

10. Желательно пониженіе тарифа на перевозку машинъ для выдѣлки черепицы.

Псковская губ.: 1) Порховскій (244).

Харьковская губ.: 2) Сумскій (352).

11. Желательно понизить тарифъ на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ.

Владимірская губ.: 1) Покровскій (148).
Витебская губ.: 2) Невельскій (368). 3) Рѣжицкій (466)—**въ Ригу.**
Вологодская губ.: 4) Кадниковскій (185).
Калужская губ.: 5) Губернскій (17).
Костромская губ.: 6) Нерехтскій (483, 485).
Курская губ.: 7) Губернскій (10). 8) Рыльскій (559).
Подольская губ.: 9) Губернскій (119)—**на мѣстныя потребности.**
Полтавская губ.: 10) Лохвицкій (630).
Псковская губ.: 11) Торопецкій (333).
Самарская губ.: 12) Губернскій (15, 148).
С.-Петербургская губ.: 13) Петергофскій (64).
Тверская губ.: 14) Тверской У. (436).

12. Желательно пониженіе тарифа на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ изъ Сѣверо-Западнаго края въ центральныя и южныя губерніи.

Витебская губ.: Губернскій (31).

13. Желательно понизить тарифъ на перевозку сосноваго лѣса изъ Полѣсья въ Могилевъ.

Бессарабская губ.: Губернскій (19).

14. Желательно понизить на 50% тарифъ на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ изъ Полѣсья въ Подольскую губ.

Подольская губ.: Винницкій (224).

15. Желательно дѣйствующій тарифъ на перевозку бревенъ распространить на перевозку распиленнаго матеріала.

Пензенская губ.: Губернскій (18).

Глава XXXVII. Тарифы на перевозку нѣкоторыхъ отдѣльныхъ грузовъ.

1. Тарифы на перевозку дровъ.—2. Тарифы на перевозку соли.—3. Тарифы на перевозку крахмала.—4. Тарифы на перевозку спирта.—5. Отдѣльныя пожеланія.—6. Допущеніе отправки маловѣсныхъ посылокъ.—7. Измѣненіе тарифовъ на нѣкоторыхъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ.—8. Заключенія Комитетовъ.

Тарифы на перевозку дровъ [152]).

Среди Комитетовъ лѣсныхъ губерній нечерноземной полосы большое значеніе было придано вопросу о тарифѣ на перевозку дровъ. При обсужденіи этого вопроса было отмѣчено, что съ переходомъ желѣзныхъ дорогъ съ дровянаго на минеральное отопленіе мѣстныя лѣсныя богатства не могутъ быть правильно утилизированы, такъ какъ сбытъ дровъ оказался крайне затруднительнымъ. Между тѣмъ наши южныя губерніи нуждаются въ топливѣ и за недостаткомъ такового употребляютъ на топливо солому, которая могла бы служить для удобрительныхъ цѣлей. Поэтому представляется крайне желательнымъ возможно значительное пониженіе тарифа на перевозку дровъ изъ лѣсного района въ южныя и среднія губерніи. Такая мѣра дала бы населенію заработокъ отъ рубки и перевозки дровъ и способствовала бы лучшей утилизаціи мѣстныхъ лѣсныхъ богатствъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ было указано, что, такъ какъ перевозка будетъ совершаться въ вагонахъ, возвращающихся изъ-подъ хлѣба отъ портовыхъ и пограничныхъ пунктовъ, то желѣзныя дороги отъ этого получатъ только выгоду. Однако, на ряду съ такими сужденіями были высказаны замѣчанія, что существующій тарифъ на перевозку дровъ представляется уже настолько пониженнымъ (до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты на дальнихъ протяженіяхъ), что, несмотря на желательность удешевленія перевозки дровъ для подвоза въ южныя губерніи (въ частности, въ Подольскую губернію), едва ли окажется возможнымъ допустить дальнѣйшее пониженіе этого тарифа безъ ущерба для желѣзныхъ дорогъ (Подольская, 224, 342).

Тарифы на перевозку соли [153]).

Въ Комитетахъ Архангельской губерніи были высказаны пожеланія о пониженіи тарифовъ на перевозку соли, необходимой для рыбныхъ промысловъ этой губерніи, такъ какъ мѣстная соль

дорога и по качеству своему неудовлетворительна (Архангельская, 73, 80).

Вопросъ о тарифѣ на соль обсуждался также въ Комитетахъ Орловской и Псковской губерній, гдѣ были высказаны пожеланія о пониженіи тарифа на перевозку каменной соли, въ цѣляхъ облегченія условій животноводства. При этомъ было указано, что въ настоящее время вслѣдствіе высоты тарифа на перевозку соли (стоимость провоза, напримѣръ, въ Великія Луки составляетъ 100—150% ея цѣны на мѣстѣ добычи), цѣна соли оказывается настолько повышенной, что потребленіе ея въ сельскомъ хозяйствѣ является крайне затрудненнымъ. Между тѣмъ соль въ сельскомъ хозяйствѣ необходима, такъ какъ признано, что скотъ лучше откармливается, если ему давать каменную соль (Орловская, 79, 83; Псковская, 49, 106).

Тарифы на перевозку крахмала [154]).

По отношенію къ тарифамъ на перевозку крахмала было обращено вниманіе на то обстоятельство, что въ настоящее время тарифъ установленъ въ одинаковомъ размѣрѣ какъ для сырого, такъ и для сухого крахмала. Между тѣмъ сырой крахмалъ содержитъ значительное количество влаги (50%), и потому провозъ крахмалистыхъ веществъ въ видѣ сырого крахмала фактически обходится гораздо дороже, чѣмъ въ видѣ сухого крахмала (содержащаго 20% влаги).

Такъ какъ, затѣмъ, однимъ изъ главныхъ потребителей крахмала являются паточные заводы, которые при разработкѣ патоки прежде всего разбавляютъ крахмалъ водою и превращаютъ его въ крахмальное молоко, то въ сушкѣ крахмала на крахмальныхъ заводахъ, по условіямъ паточнаго производства, нѣтъ никакой надобности. Тѣмъ не менѣе, если крахмальные заводы производятъ такую операцію, то это обстоятельство объясняется исключительно лишь желаніемъ выгадать на стоимости перевозки. Если принять въ расчетъ, что одни только крупные паточные заводы наши ежегодно потребляютъ 5.000.000 пудовъ крахмала, и что для сушки каждыхъ 200 пудовъ крахмала требуется 1 куб. сажень дровъ, то окажется, что ежегодно на сушку крахмала, перерабатываемаго въ патоку, потребляется 25.000 кубич. саженъ дровъ, общею стоимостью въ 300.000 руб. Затѣмъ, при сушкѣ крахмала часть его пересушивается и потому при производствѣ патоки не осахаривается. Вслѣдствіе этого выходъ патоки уменьшается на 7—8%. Это обстоятельство влечетъ за собою недополученіе 370.000 пудовъ патоки изъ 5 милл. пудовъ крахмала, потребляемаго на паточное производство одними крупными заводами, что равносильно потерѣ 750 тыс. руб., считая стоимость 1 пуда патоки въ 2 руб. Такимъ образомъ, общая потеря народнаго хозяйства, вызываемая необходимостью сушить крахмалъ для удешевленія перевозки его, превышаетъ 1 милл. руб. въ годъ (Минская, 102, 103).

Въ виду перечисленныхъ обстоятельствъ, на ряду съ пожеланіями о пониженіи тарифа на всякій вообще крахмалъ въ цѣляхъ развитія крахмальнаго производства, были высказаны пожеланія также о пониженіи тарифа на сырой крахмалъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы провозъ сырого крахмала былъ въ $^5/_8$ раза дешевле провоза сухого крахмала (Минская, 102, 103).

Тарифы на перевозку спирта [155]).

По отношенію къ тарифу на перевозку спирта въ одномъ изъ докладовъ Веневскому Уѣздному Комитету (Тульской губерніи) было указано, что въ настоящее время провозъ ведра 40° спирта обходится значительно дешевле, чѣмъ провозъ 1 пуда хлѣба: такъ, напримѣръ, на разстояніи въ 1000 верстъ провозъ ведра спирта обходится въ 11, 12 коп. *), а провозъ пуда хлѣба на томъ же разстояніи въ 20,2 коп., между тѣмъ изъ пуда хлѣба получается какъ разъ ведро 40° спирта, а потому такая разница въ тарифахъ представляется несправедливою. Вмѣстѣ съ тѣмъ было отмѣчено, что, съ точки зрѣнія интересовъ винокуренной промышленности Тульской губерніи, установленный съ 10 октября 1900 года диференціальный тарифъ на перевозку спирта оказался весьма невыгоднымъ, такъ какъ далъ возможность доставлять спиртъ изъ западныхъ губерній въ губерніи центральныя и восточныя и повлекъ за собою пониженіе мѣстныхъ цѣнъ. Въ виду этого было указано, съ одной стороны, на желательность повышенія тарифа на перевозку спирта, съ тѣмъ, чтобы на соотвѣтствующую сумму получившейся при этомъ перевыручки желѣзныхъ дорогъ былъ пониженъ тарифъ на перевозку хлѣба, а, съ другой—на желательность отмѣны упомянутаго выше диференціальнаго тарифа (Тульская, 135, 144, 148). Въ Комитетахъ Прибалтійскихъ губерній, въ цѣляхъ развитія винокуреннаго производства были высказаны пожеланія о возможномъ содѣйствіи развитію потребленія денатурированнаго спирта для разныхъ техническихъ цѣлей и для освѣщенія, путемъ пониженія тарифа на денатурированный спиртъ хотя бы до размѣра существующаго тарифа на перевозку керосина (Эстляндская, 94).

Отдѣльныя пожеланія относительно тарифовъ на нѣкоторые грузы [156]).

Въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ можно отмѣтить отдѣльныя пожеланія о пониженіи тарифовъ на перевозку желѣза и чугуна для распространенія потребленія этихъ металловъ среди населенія (Волынская, 227; Курская, 10, 91, 866; Минская, 404), на перевозку древеснаго угля для облегченія сбыта этого товара, составляющаго предметъ мѣстнаго производства (Ковенская, 2). Въ Рѣжицкомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Витебской губерніи) было отмѣ-

*) Тарифъ на перевозку на разстояніи 1.000 верстъ одного *пуда* спирта составляетъ 31,67 коп.; хотя ведро спирта съ тарой вѣситъ нѣсколько меньше одного пуда, но, во всякомъ случаѣ, не настолько, чтобы перевозка обошлась въ 11,12 коп. *Прим. состав.*

чено, что для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей необходимо пониженіе тарифовъ на перевозку изъ Москвы и Риги желѣза, частей земледѣльческихъ машинъ, рыбы, пива, минеральныхъ маслъ, вина, воды минеральной, пряжи льняной и бумажной, мѣшковъ и разнаго рода тары (Витебская, 466).

Въ Лохвицкомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Полтавской губерніи) было высказано пожеланіе о пониженіи тарифа на перевозку керосина, въ цѣляхъ удешевленія его для крестьянскаго населенія (Полтавская, 366). Въ Ямпольскомъ Уѣздномъ Комитетѣ (Подольской губерніи) было высказано пожеланіе о пониженіи тарифа на перевозку ульевъ съ пчелами въ цѣляхъ развитія пчеловодства (Подольская, 1092).

Тарифы для маловѣсныхъ посылокъ [157]).

Въ Комитетахъ Нижегородской и Рязанской губерній были высказаны пожеланія объ установленіи такого порядка, чтобы на желѣзныхъ дорогахъ былъ допущенъ пріемъ маловѣсныхъ посылокъ для перевозки съ большою скоростью на упрощенныхъ условіяхъ, а именно: со взиманіемъ платы по однобразной таксѣ, съ приложеніемъ накладной къ самой посылкѣ и съ передачей ея получателю чрезъ почтовое учрежденіе. Посылки этого рода было предложено раздѣлить на 3 категоріи, а именно: вѣсомъ до 15 фунтовъ, отъ 15 до 30 фунтовъ и отъ 30 до 60 фунтовъ, за плату соотвѣтственно по 40, 55 и 85 копеекъ (Нижегородская, 35, 360, 365; Рязанская, 95, 656).

Измѣненіе тарифовъ на нѣкоторыхъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ [158]).

Въ Новгородскомъ Губернскомъ Комитетѣ было высказано пожеланіе, чтобы существующій повышенный тарифъ на перевозку грузовъ по Новгородской узкоколейной желѣзной дорогѣ былъ отмѣненъ и на дорогу эту было распространено дѣйствіе общихъ тарифовъ. Пожеланіе это было мотивировано тѣмъ, что высокій тарифъ Новгородской дороги крайне затрудняетъ сбытъ мѣстныхъ продуктовъ, состоящихъ главнымъ образомъ изъ дровъ, сѣна, древесной коры и другихъ дешевыхъ товаровъ (Новгородская, 67).

Съ точки зрѣнія интересовъ Шлиссельбургскаго уѣзда было указано на желательность пониженія тарифовъ Ириновской желѣзной дороги (С.-Петербургская, 89).

Въ нѣкоторыхъ Комитетахъ Лифляндской губерніи было указано, что, въ интересахъ упорядоченія мѣстной торговли сельскохозяйственными продуктами, было бы желательно понизить существующій на узкоколейныхъ подъѣздныхъ путяхъ Лифляндской губерніи тарифъ на 50%, или же распространить съ тою же цѣлью на перевозку по этому пути дѣйствіе диференціальныхъ тарифовъ (Лифляндская, 47, 60, 156, 191, 195, 205).

Въ Калужскомъ Губернскомъ Комитетѣ было указано, что Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога за провозъ грузовъ,

слѣдующихъ по Московско-Брянской линіи въ Калугу изъ Москвы или съ юга по вѣтви отъ Тихоновой Пустыни, взимаетъ лишніе 3 рубля съ вагона. Такое увеличеніе провозной платы было признано обременительнымъ для мѣстнаго населенія и требующимъ скорѣйшей отмѣны (Калужская, 17, 18).

Заключенія Комитетовъ.

Въ виду изложенныхъ сужденій Комитетами были высказаны нижеслѣдующія пожеланія.

1. Желательно понизить тарифъ на перевозку дровъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (31). 2) Невельскій (368).
Владимірская губ.: 3) Покровскій (148).
Калужская губ.: 4) Губернскій (17). 5) Козельскій (96, 97).
Подольская губ.: 6) Губернскій (119).
Псковская губ.: 7) Торопецкій (333).

2. Желательно пониженіе тарифовъ на перевозку соли.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73, 80)—**для подвоза русской соли въ Архангельскъ.**
Орловская губ.: 2) Губернскій (83)—**на каменную соль для надобностей скотоводства.**
Псковская губ.: 3) Губернскій (49, 50)—**на соль для скота.** 4) Великолуцкій (106)—**то же.**

3. Желательно пониженіе тарифа на перевозку крахмала.

Гродненская губ.: 1) Кобринскій (477).
Минская губ.: 2) Губернскій (6)—**на сырой крахмалъ.** 3) Минскій У. (199)—**то же.**
Могилевская губ.: 4) Рогачевскій (131).
Тульская губ.: 5) Губернскій (20). 6) Епифанскій (210).

4. Желательно понизить тарифъ на перевозку каменнаго угля.

Курская губ.: Грайворонскій (91).

5. Необходимо понизить тарифъ на перевозку желѣза, частей земледѣльческихъ машинъ, колоніальныхъ продуктовъ, рыбы, пива, минеральныхъ маслъ, вина, минеральной воды, пряжи льняной и бумажной, мѣшковъ и тары разнаго рода изъ Москвы и Риги въ Рѣжицкій уѣздъ.

Витебская губ.: Рѣжицкій (466).

6. Желательно установленіе отправки маловѣсныхъ товарныхъ посылокъ съ большою скоростью за однообразную плату, независимо отъ разстоянія.

Нижегородская губ.: 1) Губернскій (35). 2) Княгининскій (360).
Рязанская губ.: 3) Спасскій (656)—**до 15 фунт. по 40 коп., до 30 фунт. по 55 коп., до 60 фунт. по 85 коп.**

7. Желательно распространить на Новгородскую желѣзную дорогу дѣйствіе общихъ тарифовъ.

Новгородская губ.: Губернскій (67).

8. Желательно понизить тарифъ на перевозку сельскохозяйственныхъ грузовъ по Ириновской желѣзной дорогѣ.

С.-Петербургская губ.: Шлиссельбургскій (89).

9. Желательно понизить тарифъ на перевозку сельскохозяйственныхъ продуктовъ по узкоколейнымъ подъѣзднымъ путямъ Лифляндской губерніи.

Лифляндская губ.: 1) Губернскій (47). 2) Валкскій (156). 3) Перновскій (191, 195)—**путемъ распространенія на Перновъ-Ревельскіе пути диференціальныхъ тарифовъ.** 4) Феллинскій (205)—**на 50%.**

10. Необходимо устранить на Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогѣ взиманіе платы по 3 р. съ вагона за провозъ грузовъ по вѣтви отъ Тихоновой Пустыни до Калуги при слѣдованіи этихъ грузовъ изъ Москвы и съ юга въ Калугу.

Калужская губ.: Губернскій (17).

Ссылки на страницы изданія Трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

I. Желѣзнодорожное строительство.

1) Значеніе и современное состояніе путей сообщенія вообще.

Архангельская 52, 53, 54, 55, 163, 167, 244, 246, 247.
Астраханская 91, 99, 175, 184, 208, 305.
Бессарабская 12, 76—81, 110, 132, 134, 158, 181, 190, 317, 369, 370, 383.
Виленская 10, 29, 30, 31, 83, 84, 87, 105, 106, 113, 125, 130, 146, 147, 148, 167, 168, 198.
Витебская 51—56, 126, 127, 160, 237, 319, 320, 351, 352, 367, 435, 436, 466, 482, 484, 493, 508, 509, 510.
Владимірская 69, 92, 164, 165.
Вологодская 55, 78, 97, 136, 137, 149, 156, 157, 183, 217, 218.
Волынская 15, 55, 56, 63, 89, 103, 113, 114, 116, 121, 143, 157, 185, 209, 225, 242, 243.
Воронежская 59, 71, 72, 90, 115, 122, 151, 156.
Вятская 16, 100, 101, 343, 448, 657, 668, 677, 680, 683, 726.
Гродненская 320, 352, 378, 379, 391, 392, 429—432, 474, 517, 518, 532.
Екатеринославская 66, 67, 93, 104, 105, 144, 145, 206—217, 229.
Казанская 11, 51, 61, 64, 65, 68, 75, 77, 80, 90, 95, 97, 166, 167.
Калужская 9, 11, 73, 75, 80, 147—150, 158, 159, 201, 222, 223, 251, 252, 253, 279, 280, 285, 305, 312.
Кіевская 30, 50, 279, 377, 384, 437, 519, 876, 897, 1037, 1041, 1059, 1076.
Ковенская 8, 26, 37, 114, 115, 116, 117, 136, 139, 141, 142, 176.
Костромская 210, 215, 327, 502.
Курляндская 9—15, 37, 38, 53, 54, 67, 68, 74, 75, 76.
Курская 24, 25, 28, 84, 85, 119—123, 172, 173, 468, 488, 493, 494, 559, 560, 635—642, 678, 679, 784, 828, 859, 860.
Лифляндская 3, 4, 22, 23, 24, 59, 100, 107, 138, 139, 165, 171.
Минская 4, 42, 87, 119, 171, 233, 291, 404, 424.
Могилевская 73, 146, 147, 155, 166, 167.
Московская 70, 96, 97, 135, 136, 148, 160, 161, 182, 277, 278, 294, 353, 434, 483, 484, 565, 616, 635, 670, 671, 677—683, 694.
Нижегородская 24, 35, 56, 124, 241, 242, 284, 354, 365, 378, 384, 416, 497, 498, 511, 512.
Новгородская 49, 50, 51, 156, 225, 278, 322, 468, 535, 546.
Олонецкая 44, 50, 51, 52, 131, 132, 207, 219, 237—240, 268, 269—271, 275.
Оренбургская 30, 31, 32, 83, 98, 99.
Орловская 41, 42, 43, 140, 220, 221, 317, 646—651, 669, 738.
Пензенская 68, 82, 86, 145, 166, 167, 168, 169, 174.
Пермская 18, 60, 126, 201, 210, 214, 259, 262, 263, 269, 270, 300, 329, 337, 386, 392, 399, 405, 461, 462, 463, 488, 498, 551.
Подольская 378, 379, 437, 453, 504, 633, 676, 750, 953, 1025, 1026.
Полтавская 32, 35, 36, 87, 201, 206, 219, 276, 770, 771.
Псковская 33, 34, 35, 101, 117, 162, 244, 255, 326, 341.
Рязанская 18, 56—59, 98—103, 191, 200, 213, 214, 224, 275, 276, 323, 324, 343, 344, 346, 438, 439, 481, 482, 484—490, 504, 577, 578, 582, 598, 599, 613, 653, 660.
Самарская 9, 93, 132, 164, 167, 186, 332, 440, 522, 528, 553.

С.-Петербургская 11, 12, 13, 50, 51, 62, 72, 85, 86, 87, 96.
Саратовская 281—300, 455, 641, 644.
Симбирская 47, 94, 95, 148, 529.
Смоленская: Труды Губ. Ком. 51, 52, 53, 93, 120, 121, 131; Труды Уѣздн. Ком. 60, 61, 76, 93, 177, 261, 296.
Таврическая 25, 35, 47, 55, 58, 59, 63, 66, 68, 69, 72, 73, 74, 80, 106, 137, 138, 215.
Тамбовская 11, 13, 43, 47, 48, 435, 441.
Тверская 41, 43, 47, 48, 365, 366, 415, 430, 468.
Тульская 11, 88, 99, 132, 195, 219, 285, 315, 371, 400, 462, 495—498.
Уфимская 19, 20, 37, 41, 42, 57, 100, 101, 105, 106, 180, 201, 211, 235, 239, 247, 248, 306, 312, 315, 335, 363.
Харьковская 20, 33, 34, 35, 36, 186, 203, 245, 297, 465.
Херсонская 42, 79, 83, 85, 235, 331, 332, 333, 335, 363, 395.
Черниговская 18, 19, 122, 136, 301, 428, 429.
Эстляндская 179.
Ярославская 10, 11—16, 126, 127, 163, 166, 186, 188, 192, 202, 204, 205, 211, 233.

2) **Недостаточность развитія нашей рельсовой сѣти вообще.**

Бессарабская 158.
Виленская 15, 130.
Вологодская 156.
Воронежская 114.
Вятская 721.
Екатеринославская 144, 145.
Казанская 64, 90, 202.
Кіевская 519.
Минская 404, 424.
Подольская 750, 1025.
Полтавская 201, 219.
Уфимская 101, 239.
Херсонская 42, 326.
Черниговская 429.

3) **Отношеніе желѣзнодорожнаго строительства за послѣдее время къ интересамъ сельскаго хозяйства.**

Волынская 143.
Воронежская 71.
Курская 828.
Пензенская 166.
Полтавская 201.
Рязанская 343.
Тульская 371.

4) **Вредныя послѣдствія недостаточной густоты нашей рельсовой сѣти.**

Воронежская 114.
Пензенская 166—172.

5) **Желательное направленіе дальнѣйшаго желѣзнодорожнаго строительства.**

Бессарабская 158.
Волынская 166.
Воронежская 71, 77, 114.
Вятская 721.
Екатеринославская 144, 145.
Казанская 64, 65, 80, 90, 97.
Калужская 312.

Кіевская 30, 50, 377, 519, 876, 897.
Могилевская 146.
Московская 684.
Нижегородская 35, 56, 365, 384.
Оренбургская 99.
Орловская 317.
Пензенская 62, 145, 174.
Пермская 60, 270.
Подольская 437, 653, 750, 953, 1025, 1026.
Полтавская 201, 219.
Рязанская 582.
Самарская 167, 522.
Симбирская 148.
Смоленская Труды Уѣзд. Ком. 93.
Тамбовская 11, 435, 441.
Тверская 41.
Тульская 371.
Уфимская 57, 180, 201, 306.
Харьковская 20, 203, 245, 297, 465.
Херсонская 42, 79, 83, 85, 235, 331, 332, 333, 335.
Черниговская 18, 19, 429.

6) Типы рельсовыхъ подъѣздныхъ путей.

Волынская 56.
Кіевская 385.
Минская 291.
Новгородская 71, 72.
Пензенская 166.
Полтавская 209, 764.
Самарская 218.
Херсонская 235, 335.
Черниговская 136, 429.
Ярославская 16, 127.

7) Источники средствъ для сооруженія рельсовыхъ подъѣздныхъ путей.

Волынская 16.
Орловская 317, 651.
Полтавская 206.
Симбирская 47.
Харьковская 245.
Черниговская 19, 136, 428, 429.

8) Основанія привлеченія желѣзныхъ дорогъ къ участію въ расходахъ на гужевые подъѣздные пути.

Бессарабская 380.
Виленская 10.
Витебская 55, 493.
Владимірская 69.
Волынская 122.
Воронежская 7.
Гродненская 80, 85.
Калужская 73, 203.
Ковенская 8, 115, 184.
Костромская 361, 483.
Минская 155.
Московская 136, 371, 616, 635.
Нижегородская 171, 359, 363, 383.
Новгородская 214, 228.

Орловская 651.
Полтавская 206, 648.
Псковская 245, 255.
Самарская 308.
С.-Петербургская 29, 44.
Саратовская 433.
Симбирская 95, 192, 336.
Тамбовская 325.
Тверская 78, 338.
Тульская 11, 88, 355, 462, 497.
Харьковская 31, 207, 353.
Херсонская 42, 363.
Черниговская 18, 19, 92, 122, 415, 440.
Ярославская 10, 14, 160, 212.

9) Участіе представителей земствъ въ выборѣ направленія желѣзныхъ дорогъ и размѣщеніи станцій.

Нижегородская 171.
Орловская 22, 587, 647, 651.
Псковская 35.
Рязанская 58, 482, 485, 486.
Самарская 382, 396.
Симбирская 12, 95.
Тульская 11.

10) Сооруженіе и содержаніе гужевыхъ подъѣздныхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Бессарабская 380.
Виленская 10.
Владимірская 69.
Волынская 122.
Воронежская 7.
Гродненская 80, 85.
Калужская 73, 203.
Ковенская 115, 184.
Костромская 361, 483.
Минская 155.
Московская 136, 371, 616, 635.
Нижегородская 359, 363, 383.
Новгородская 214, 228.
Полтавская 206.
Псковская 245, 255.
Рязанская 18, 58, 482, 485, 486.
С.-Петербургская 29, 44.
Саратовская 433.
Симбирская 95, 192, 336.
Тамбовская 325.
Тверская 78, 338.
Тульская 11, 88, 355, 462, 497.
Харьковская 31, 207, 353.
Херсонская 42, 363.
Черниговская 18, 19, 92, 122, 415, 440.
Ярославская 10, 14.

11) Льготная желѣзнодорожная перевозка строительныхъ матеріаловъ для гужевыхъ подъѣздныхъ путей.

Московская 209, 226.
Новгородская 230.
Полтавская 32.

Херсонская 42, 45, 46, 47, 363.
Черниговская 323.
Ярославская 12.

12) Льготный проѣздъ земскихъ дорожныхъ агентовъ.

Ярославская 13, 16.

13) Обложеніе желѣзнодорожныхъ предпріятій земскимъ сборомъ.

Витебская 55, 493.
Ковенская 8.
Полтавская 648.
Рязанская 18, 58, 482, 485, 486.
Самарская 308.
Саратовская 433.
Харьковская 353.

14) Сужденія о сооруженіи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей.

Астраханская 167, 184, 188, 212, 213.
Бессарабская 13, 110, 115, 156, 158, 181, 190, 292, 338, 345, 370.
Владимірская 85, 93.
Волынская 56, 143.
Воронежская 16, 71, 114, 155, 156.
Вятская 21, 325, 426, 427, 428, 585.
Екатеринославская 66, 67.
Казанская 20, 61, 65, 79, 80, 167, 202, 203.
Калужская 11, 297, 305.
Кіевская 1076.
Ковенская 8, 40, 117, 142, 155.
Костромская 110, 184, 210, 215, 418, 518.
Курляндская 28, 29.
Курская 173, 770.
Лифляндская 167.
Минская 291.
Московская 598.
Нижегородская 34, 37, 284, 329, 350, 355, 376, 378, 381, 416, 511, 561, 571.
Новгородская 67, 71, 231, 451.
Оренбургская 70, 89, 90.
Орловская 286.
Пензенская 22, 23, 29, 61, 63, 68, 69, 89, 94, 98, 173—178, 182—188, 225, 226.
Пермская 262, 263, 489, 498, 551.
Подольская 66, 934, 1026, 1067.
Полтавская 201, 206, 209, 764.
Самарская 9, 155, 164, 167, 174—189, 218, 291.
С.-Петербургская 12, 29, 62, 94.
Саратовская 624, 641, 644.
Таврическая 58, 59, 80, 215.
Тамбовская 435, 441.
Тверская 16, 251, 306.
Тульская 20, 211, 283, 284, 285, 371, 373, 400, 401, 427.
Уфимская 10, 11, 20, 37, 95, 100, 101, 105, 106, 201, 206, 211, 244, 248, 260, 288—291, 294, 301, 302.
Харьковская 20, 246, 247, 251, 297, 312.
Херсонская 42, 47, 48, 49, 79, 83, 85, 233, 234, 265, 332, 395.
Черниговская 273, 429.
Ярославская 29, 220, 222.

II. Условія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

15) Неудовлетворительность и неупорядоченность желѣзнодорожной перевозки вообще.

Бессарабская 24, 308, 319.
Владимірская 52, 60, 102, 122, 179.
Вологодская 12.
Волынская 24, 105.
Воронежская 14, 16, 53, 62, 88, 109, 113.
Гродненская 290, 327.
Екатеринославская 81, 91, 145, 240, 327.
Кіевская 558, 721.
Ковенская 140.
Костромская 110, 327.
Курская 20, 372, 413, 789.
Лифляндская 6, 7, 8, 25, 49, 60, 64, 112, 115, 156, 186, 198, 230
Минская 45, 189, 215.
Могилевская 155.
Московская 495, 532, 542, 616, 619, 630, 642, 660.
Нижегородская 35, 38, 365, 409.
Новгородская 231.
Оренбургская 93.
Орловская 85, 318, 409, 553, 576.
Пензенская 61, 128, 159.
Пермская 214.
Подольская 110, 124, 424, 985, 990.
Полтавская 58, 92, 112, 183, 317, 680, 718, 779.
Псковская 51, 58, 110, 117, 155, 234.
Рязанская 24, 100—103, 202, 317, 324, 327, 337, 339, 340, 341, 343, 349, 375, 430, 496, 506, 660.
Самарская 341, 357, 381, 393, 532,
С.-Петербургская 17, 44, 74.
Саратовская 183, 189, 281—299, 489, 493.
Симбирская 488, 491, 493.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 41, 126, 314.
Таврическая 9, 19, 140, 141, 197, 212.
Тамбовская 11, 12, 264, 265, 328, 409, 430.
Тверская 22, 25, 87, 90.
Тульская 21, 139, 205, 253, 355, 367, 427.
Харьковская 181, 465.
Херсонская 90, 256, 258.
Черниговская 28, 40, 158, 187, 276.
Ярославская 113, 199, 235.

16) Случаи признанія существующихъ условій перевозки удовлетворительными.

Курская 445.
Московская 565.
Оренбургская 93.
Пермская 214.
Псковская 58.
Самарская 12, 141.

17) Усиленіе контроля Правительства надъ желѣзными дорогами и переходъ желѣзныхъ дорогъ въ казну.

Екатеринославская 77.
Орловская 306.

Рязанская 337, 349, 556.
Самарская 341, 342, 358, 361, 363, 382, 396, 415.
Саратовская 339.

18) Организація общественнаго контроля надъ дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ.

Гродненская 274, 275.
Екатеринославская 240.
Курская 318, 372.
Пензенская 63, 147.
Рязанская 276, 629.
Саратовская 342.
Харьковская 251.
Херсонская 269, 362.

19) Предоставленіе особыхъ льготъ для перевозки грузовъ сельскохозяйственныхъ обществъ и товариществъ.

Эстляндская 34.

20) Отсутствіе срочности доставки грузовъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Бессарабская 18, 287.
Виленская 73, 163, 166.
Витебская 82, 369, 513.
Владимірская 50, 72, 74, 113.
Вологодская 138, 151.
Волынская 25, 67, 163.
Гродненская 9, 122, 149, 237, 362, 381, 489, 525.
Екатеринославская 44, 45, 81, 128, 248.
Казанская 120, 209.
Калужская 262.
Кіевская 406, 437, 1130.
Костромская 183, 485.
Курская 4, 6, 20, 386, 398, 413, 470, 471, 472, 572, 605, 608, 763, 788.
Лифляндская 9, 50, 174, 231.
Могилевская 132.
Московская 12, 77, 278, 294, 353, 642.
Нижегородская 35, 182, 285.
Орловская 93, 759.
Пензенская 17, 94, 147.
Подольская 948.
Полтавская 34, 35, 58, 636, 744, 774, 775, 779, 787, 826.
Псковская 58, 59, 110.
Рязанская 16, 17, 91, 102, 329, 337, 340, 349, 375, 430, 628, 660.
Самарская 84, 238, 274, 292, 341, 358, 382, 396, 522, 532.
С.-Петербургская 16, 17, 34, 74.
Саратовская 184.
Симбирская 48, 487, 488.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 91.
Таврическая 10, 11, 169, 197, 212.
Тамбовская 13, 188, 193, 328, 334.
Тульская 21, 124, 127, 316, 356, 371, 398, 427, 469.
Уфимская 300.
Харьковская 22, 210, 247, 248, 251, 427, 470, 471.
Херсонская 326, 362.
Черниговская 28, 179, 185, 189, 276, 300.
Эстляндская 35, 105, 180.
Ярославская 14, 16, 213.

21) Очереди отправки грузовъ.

Виленская 163.
Волынская 67.
Вятская 194, 483.
Гродненская 330.
Екатеринославская 77.
Кіевская 331.
Курская 413.
Полтавская 34.
Рязанская 16, 102, 628.
Симбирская 47.
Таврическая 169.
Тульская 372.
Харьковская 210, 471.
Херсонская 362.
Эстляндская 34, 104, 105, 180.

22) Мѣры для достиженія срочности доставки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

А. Установленіе срочности доставки.

Владимірская 113.
Волынская 67.
Гродненская 149, 237, 362, 381, 489, 525.
Костромская 183, 485.
Курская 386, 398, 470, 572, 605, 608, 763.
Лифляндская 50, 231.
Московская 278, 642.
Нижегородская 35, 182.
Орловская 93, 759.
Пензенская 17, 94.
Полтавская 34, 58, 636, 744, 774, 775, 779, 787, 826.
Псковская 58, 59.
Рязанская 337, 349, 375, 660.
Самарская 84, 238, 274, 341, 358, 382, 396, 522, 532.
С.-Петербургская 17, 34, 74.
Симбирская 487.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 91.
Таврическая 11, 197, 212.
Тамбовская 13, 328, 334.
Тульская 21, 127, 316, 356, 371, 398, 427, 469.
Харьковская 247, 248, 251, 427, 470.
Херсонская 326, 362.
Черниговская 28, 179, 189, 276.
Эстляндская 35, 105, 180.

Б. Увеличеніе отвѣтственности за просрочку.

Виленская 73, 163, 166.
Владимірская 50, 72, 74.
Волынская 25, 67, 163.
Гродненская 9, 122, 149, 237, 489.
Екатеринославская 45, 81, 128, 248.
Казанская 120, 209.
Калужская 262.
Кіевская 406, 437, 1130.
Курская 4, 6, 413, 471, 472, 788.
Лифляндская 9, 174.
Могилевская 132.
Московская 12, 77.

Нижегородская 35.
Подольская 948.
Псковская 58, 110.
Рязанская 16, 17, 91, 102, 329, 337, 340, 349, 375, 628.
С.-Петербургская 17.
Саратовская 184.
Симбирская 48, 488.
Таврическая 10, 169.
Тамбовская 13, 188, 193, 328.
Тульская 21, 124, 127, 371, 398.
Уфимская 300.
Харьковская 210, 471.
Херсонская 362.
Черниговская 300.
Эстляндская 180.
Ярославская 213.

В. Установленіе отвѣтственности за убытки отъ просрочки.

Бессарабская 287.
Волынская 163.
Екатеринославская 44.
Нижегородская 285.
Эстляндская 180.

23) Залежи.

Бессарабская 183.
Виленская 163.
Вологодская 151.
Волынская 67, 191, 228.
Воронежская 15, 16, 53, 88, 155.
Гродненская 9, 292, 381.
Екатеринославская 64, 91.
Калужская 255, 292.
Кіевская 348, 406, 437, 728, 849, 876, 1041, 1129.
Курская 4, 6, 318, 371, 477, 510, 788.
Минская 140, 293.
Могилевская 12, 152.
Оренбургская 100.
Орловская 90, 93, 616.
Пензенская 18, 63, 128, 154, 161.
Подольская 1067, 1081.
Полтавская 34, 275, 276, 764, 775.
Рязанская 19, 193, 216, 276, 285, 307, 343, 357, 375, 580.
Самарская 216, 220, 357, 522, 543.
Саратовская 183, 199, 281—299, 309, 547, 554, 661.
Симбирская 307, 487, 491, 503, 529.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 130.
Таврическая 138.
Тамбовская 223, 279, 300.
Тверская 24.
Тульская 88, 371.
Уфимская 36, 306.
Харьковская 94, 277, 297, 365, 368, 470, 471.
Херсонская 90, 194, 387.
Черниговская 112, 136, 216, 276.

24) Недостаточность подвижного состава.

Владимірская 5, 50, 52, 60, 148, 163, 172.
Вологодская 184.
Волынская 25, 67, 85.

Воронежская 16, 73, 76.
Вятская 483, 585.
Гродненская 365.
Екатеринославская 44, 77.
Калужская 255, 262.
Кіевская 348, 519, 728, 1032, 1041.
Ковенская 29, 125, 178.
Курская 471, 552, 572, 763.
Лифляндская 7, 8, 25, 49, 60, 202.
Минская 140, 391, 395, 432.
Московская 12, 354, 424.
Нижегородская 35, 561.
Оренбургская 41.
Орловская 93, 293, 551.
Пензенская 18, 161.
Подольская 179, 653, 907, 947, 953, 998, 1001, 1013, 1081, 1095.
Полтавская 34, 89, 112, 116, 183, 261, 713, 725, 764, 765.
Псковская 58, 110, 117.
Рязанская 193, 216, 276, 337, 343, 458, 660.
Самарская 14, 84, 145, 218, 334, 522, 566.
Саратовская 309, 341.
Симбирская 43, 487, 491.
Смоленская—Труды Губ. Ком. 131.
Тамбовская 13, 300, 327, 431.
Тульская 21, 88, 127, 139, 211, 219, 316, 355, 459, 464, 469.
Уфимская 36.
Харьковская 22, 210, 225, 297, 470.
Херсонская 90, 326.
Черниговская 137, 277.
Эстляндская 165.

25) Неудовлетворительная утилизація подвижного состава.

Екатеринославская 81.
Ковенская 29, 125.
Рязанская 343.
Саратовская 281—300.

26) Спеціальные вагоны.

Архангельская 62, 73, 133.
Астраханская 164.
Бессарабская 16, 287, 382.
Виленская 13, 17, 26, 129, 130, 161, 168.
Витебская 71, 82, 239, 246, 261, 317, 513.
Владимірская 5, 52, 83, 94, 113, 148, 163, 172.
Вологодская 138, 183, 185.
Волынская 25, 67, 97, 106, 117, 158, 163, 230.
Воронежская 16, 73.
Вятская 194.
Гродненская 9, 122, 149, 290, 337, 362, 381, 396, 489, 525.
Екатеринославская 44, 91, 104, 115, 128, 147, 232, 235, 249.
Казанская 20, 95, 224, 227, 228.
Калужская 17, 44, 46, 53, 171, 202, 211, 212, 262, 292.
Кіевская 24, 32, 33, 131, 282, 377, 519, 865, 914, 1000, 1040, 1067.
Ковенская 29, 178, 182.
Костромская 522.
Курляндская 54.
Курская 4, 90, 318, 372, 471, 572.
Лифляндская 8, 9, 49, 50, 186, 198, 202, 231.
Минская 6, 46, 170, 190, 216, 391, 395, 430.
Могилевская 11, 113, 137, 146.

Московская 12, 150, 157, 183, 369, 424.
Нижегородская 35.
Орловская 551, 670, 740.
Пензенская 60, 94, 146.
Пермская 400.
Подольская 110, 124, 146, 519, 653, 915.
Полтавская 35, 208, 313, 317, 326, 641, 733, 736, 763, 765, 774, 784, 824, 826.
Псковская 49, 58, 110, 117, 249, 291.
Рязанская 17, 24, 89, 284, 285, 339, 341, 496, 506.
Самарская 84, 157, 172, 216, 381, 382, 393, 396.
С.-Петербургская 74.
Саратовская 184, 341, 493.
Симбирская 487.
Смоленская Труды Губ. Ком. 131; Труды Уѣздн. Ком. 30, 89, 91, 93, 130.
Таврическая 148, 170, 197, 224.
Тамбовская 300, 431.
Тульская 18, 88, 123, 356, 398, 427, 469.
Уфимская 37, 57.
Харьковская 23, 41, 210, 297.
Херсонская 79, 90, 209, 211, 362.
Черниговская 86, 135, 137, 145, 416, 422.
Эстляндская 28, 101, 165, 177, 181.
Ярославская 186, 199.

27) Провозоспособность нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Воронежская 13, 14, 147, 153.
Вятская 483.
Екатеринославская 44, 232, 240.
Казанская 20, 120, 203, 228.
Кіевская 406, 437, 475.
Ковенская 140.
Курская 6, 413, 552.
Лифляндская 7, 25, 60.
Минская 140.
Могилевская 137.
Московская 12, 424.
Оренбургская 40, 41.
Орловская 93, 398, 576, 670, 740.
Пензенская 147.
Подольская 998.
Полтавская 34, 208, 680, 694, 744.
Рязанская 19, 193, 216, 285, 430.
Самарская 16, 84, 216, 218, 334, 543.
Саратовская 309, 341.
Симбирская 79.
Таврическая 10, 138, 169.
Тамбовская 12, 13, 288, 327, 410.
Тульская 21, 25, 124, 127, 132, 211, 397.
Уфимская 36.
Харьковская 22, 225, 427.
Черниговская 137, 276, 277.
Эстляндская 165.
Ярославская 181.

28) Медленность желѣзнодорожной перевозки и причины ея.

Бессарабская 16, 24, 161, 163, 183, 382.
Витебская 82, 239, 246, 514.
Волынская 25, 66, 67, 191.
Воронежская 76, 109.
Гродненская 291, 337.

Екатеринославская 44, 77, 128, 147, 232.
Казанская 20, 224, 228.
Калужская 94.
Кіевская 33, 282, 519, 849, 1028.
Ковенская 49, 140, 178.
Костромская 183, 485.
Курляндская 54.
Курская 386, 413, 470, 471, 472, 572, 788.
Лифляндская 7, 8, 25, 49, 60, 173, 174.
Минская 292, 391, 395.
Могилевская 96.
Орловская 85, 93, 759.
Пензенская 85, 94, 132, 145, 154, 162.
Подольская 519, 653, 812, 915, 997.
Полтавская 35, 89, 112, 116, 275, 276, 744.
Псковская 58.
Рязанская 17, 21, 89, 101, 202, 324, 656, 628, 629.
Самарская 216, 334, 532.
С.-Петербургская 17, 34.
Саратовская 341, 342.
Симбирская 48, 250, 487, 488.
Таврическая 10, 107, 140, 141, 148, 169, 212, 267.
Тамбовская 31, 171, 224, 280, 300, 410, 436, 442.
Тверская 25, 90, 114, 420.
Тульская 18, 21, 123, 139, 371, 398, 464, 469.
Харьковская 41, 42, 210, 427.
Херсонская 238, 245, 362.
Черниговская 28, 179, 185, 189, 275.
Эстляндская 28, 35, 101, 104, 180.
Ярославская 28, 29, 113, 213, 220.

29) Мѣры къ ускоренію доставки грузовъ.

Бессарабская 179, 287, 319.
Виленская 168.
Витебская 82, 239, 246, 258, 259, 264, 317, 369, 514.
Владимірская 72, 74.
Вологодская 184.
Волынская 67, 230.
Воронежская 109.
Вятская 194, 483.
Гродненская 149, 237, 291, 292, 330, 337.
Екатеринославская 44, 77, 115.
Калужская 94, 202.
Кіевская 24, 33, 282, 331, 801, 819, 914, 1028.
Ковенская 29, 49, 123, 125, 178, 182, 183.
Курская 4, 318, 356.
Минская 237.
Могилевская 87, 113, 137.
Московская 12, 294, 424.
Нижегородская 182.
Пензенская 94, 147, 161, 162, 169.
Подольская 915, 986, 991, 992, 994, 1078.
Полтавская 733, 744.
Рязанская 16, 17.
Самарская 12, 141, 341, 357, 358, 382, 396.
С.-Петербургская 16, 34, 74.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 89, 165.
Таврическая 10, 11, 197, 212.
Тверская 25.

Тульская 371.
Харьковская 210, 471.
Херсонская 79, 209, 362.
Черниговская 135, 189, 416.
Эстляндская 28, 35, 101, 105.

30) Недостаточное оборудованіе станцій крытыми помѣщеніями.

Витебская 317.
Владимірская 50, 74.
Вологодская 138.
Волынская 106, 117.
Воронежская 53, 76.
Гродненская 149, 292, 365, 367, 396.
Екатеринославская 44, 77, 147, 248.
Калужская 255.
Кіевская 277, 349, 376, 377, 475, 728, 1041, 1130.
Ковенская 10, 178.
Курляндская 68.
Курская 398, 413, 572.
Лифляндская 8, 47, 49, 60, 202.
Минская 433.
Московская 354.
Нижегородская 182.
Новгородская 227, 320.
Орловская 93, 293, 435, 740.
Пензенская 18, 61, 86, 94, 126, 161.
Подольская 110, 351, 812, 910, 948, 953, 998, 1001, 1013, 1081, 1099.
Полтавская 63, 89, 92, 112, 115, 183, 261, 305, 608, 712, 713, 718, 733, 744, 764, 775, 779.
Псковская 58, 107, 110, 300.
Рязанская 16, 17, 19, 73, 94, 102, 276, 337, 339, 374, 430, 580.
Самарская 14, 84, 145, 219, 220, 238, 265, 274, 341, 357, 414, 487, 522, 543
Саратовская 342.
Симбирская 43, 426, 487, 491, 503.
Смоленская Труды Губ. Ком. 131; Труды Уѣздн. Ком. 76, 89, 92, 275.
Таврическая 140, 141, 169.
Тамбовская 12, 171, 288, 327, 430.
Тверская 420.
Тульская 21, 100, 124, 211, 316, 355, 356, 371, 372, 398, 464, 469.
Уфимская 36, 37.
Харьковская 22, 209, 210, 225, 251, 297, 427, 465.
Херсонская 83, 195, 209, 326, 327, 361.
Черниговская 28, 122, 136, 137, 241, 276, 301, 389, 399.

31) Недостаточное оборудованіе станцій брезентами.

Гродненская 149.
Кіевская 1130.
Саратовская 193, 419, 445.
Уфимская 36.
Харьковская 147, 209.
Херсонская 269.

32) Склады, зернохранилища и элеваторы.

Владимірская 50, 74.
Волынская 106, 117.
Воронежская 53, 76.
Екатеринославская 44, 77, 248.

Гродненская 292, 365, 367, 396.
Калужская 255.
Кіевская 277, 349, 376, 377, 475, 728, 1041, 1130.
Ковенская 10, 178.
Курляндская 68.
Курская 398, 413, 572.
Лифляндская 7, 8, 47, 49, 60, 202.
Минская 433.
Московская 354.
Нижегородская 182.
Новгородская 320.
Орловская 93, 293, 740.
Пензенская 18, 61, 62, 86, 94, 126, 161.
Подольская 812, 910, 948, 953, 998, 1001, 1013, 1081.
Полтавская 63, 65, 89, 92, 112, 115, 183, 261, 305, 680, 694, 712, 713, 718, 733, 744, 755, 764, 775, 779.
Рязанская 16, 17, 19, 73, 94, 276, 337, 339, 374, 430, 580.
Самарская 14, 84, 145, 147, 219, 220, 238, 265, 274, 290, 291, 341, 357, 414, 487, 522, 543.
Саратовская 342.
Симбирская 43, 426, 427, 487, 488, 491, 503.
Смоленская Труды Губ. Ком. 131; Труды Уѣздн. Ком. 76, 92, 275.
Таврическая 140, 141, 169.
Тамбовская 12, 171, 283, 288, 327, 430, 431.
Тверская 420.
Тульская 21, 100, 124, 211, 316, 355, 356, 371, 372, 398, 464, 469.
Уфимская 36, 37.
Харьковская 22, 141, 143, 209, 225, 251, 465.
Херсонская 83, 195, 209, 326, 327, 361.
Черниговская 28, 122, 136, 137, 145, 241, 275, 276, 301, 389, 399.

33) Помѣщенія для скоропортящихся грузовъ.

Витебская 317, 321.
Владимірская 74.
Вологодская 138.
Екатеринославская 147.
Ковенская 183.
Новгородская 227.
Орловская 435.
Пензенская 94.
Подольская 10, 110, 351.
Псковская 107, 300.
Рязанская 17, 102, 430.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 89.
Харьковская 427.

34) Средства для постройки складовъ.

Волынская 106, 117.
Полтавская 278.
Рязанская 16, 91, 92, 102, 276.
Тульская 124, 211.
Таврическая 169.
Херсонская 238, 245.

35) Порча, утрата и хищеніе грузовъ.

Бессарабская 16, 161, 163, 214, 287, 344.
Витебская 261.
Владимірская 74, 179.
Вологодская 138, 151.
Волынская 163.

Воронежская 13, 108, 109.
Казанская 120.
Кіевская 475, 561, 728, 1130.
Ковенская 125.
Курская 4, 6, 404, 406, 413, 471, 788.
Лифляндская 7, 25, 60, 166.
Московская 12, 349, 353, 369.
Новгородская 227.
Орловская 760.
Полтавская 712, 765.
Псковская 58, 110.
Рязанская 16, 91, 329, 337, 340, 625, 629.
Самарская 216, 263, 522.
С.-Петербургская 16.
Саратовская 183, 184.
Таврическая 11, 197, 212, 217, 224.
Тульская 18, 123, 124, 371.
Харьковская 147, 148.
Херсонская 362.
Черниговская 122.
Ярославская 181, 213.

36) Нормы естественной убыли грузовъ.

Воронежская 14, 62.
Казанская 19, 209.
Курская 398, 471, 477.
Нижегородская 35, 561.
Орловская 93, 534.
Пензенская 61, 135.
Псковская 59.
Рязанская 629.
Самарская 16, 85, 150, 220, 238, 341, 357, 382, 396, 522.
Саратовская 308.
Тамбовская 278.
Тульская 21, 124, 371, 398.
Харьковская 147, 148, 366.
Херсонская 234, 245, 334, 362.

37) Сложность существующихъ правилъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу и утрату грузовъ.

Вологодская 138.
Казанская 120.
Новгородская 227.
Рязанская 629.
Херсонская 362.
Ярославская 213.

38) Мѣры къ устраненію порчи, утраты и хищенія грузовъ.

Бессарабская 16, 161, 163, 287, 344.
Витебская 261.
Владимірская 74, 179.
Вологодская 138, 151.
Волынская 163.
Воронежская 13, 16, 108, 109.
Казанская 85, 120.
Кіевская 475, 561, 728, 1130.
Ковенская 125.
Курская 4, 6, 392, 404, 406, 413, 421, 471, 788.

Лифляндская 7, 25, 60, 166.
Московская 12, 349.
Новгородская 227.
Орловская 760.
Полтавская 712, 765.
Псковская 58, 110.
Рязанская 16, 91, 337, 625, 629.
Самарская 263, 522.
С.-Петербургская 16, 34, 74.
Саратовская 183, 184.
Таврическая 11, 197, 212, 224.
Тульская 18, 123, 124, 371.
Харьковская 147.
Херсонская 362, 363.
Черниговская 27, 122, 125.
Эстляндская 180.
Ярославская 181.

39) Пониженіе нормъ естественной убыли грузовъ.

Воронежская 14, 15, 58, 62.
Казанская 19, 209.
Курская 398, 423, 471, 477.
Нижегородская 35, 561, 562.
Орловская 93, 534.
Пензенская 61, 135.
Псковская 59.
Рязанская 625, 629.
Самарская 16, 85, 150, 220, 238, 290, 291, 341, 357, 382, 396, 522.
Саратовская 308.
Тамбовская 278, 281.
Тульская 21, 124, 371, 398.
Харьковская 147, 148, 366.
Херсонская 234, 245, 334, 362.

40) Пріемъ грузовъ на полустанціяхъ и разъѣздахъ.

Виленская 13, 161.
Гродненская 149, 237.
Калужская 11, 17, 49.
Минская 9, 432, 433.
Полтавская 35, 236, 733.
Псковская 58, 110.
Рязанская 24, 89, 284, 337, 341, 348.
Смоленская Труды Губ. Ком. 131; Труды Уѣздн. Ком. 130, 314.
Тамбовская 12, 326.
Тверская 114.
Тульская 21.
Ярославская 27, 81.

41) Мѣры къ увеличенію числа станцій, платформъ и разъѣздовъ.

Гродненская 149, 237.
Калужская 11, 12, 49.
Полтавская 236.
Псковская 58, 110.
Смоленская 131.
Тульская 211.

42) Время открытія и закрытія станцій.

Пензенская 169.
Подольская 1009.

Рязанская 17, 230, 241.
Тульская 21, 24.
Харьковская 210.

43) Формальности по пріему и выдачѣ грузовъ на станціяхъ.
Вологодская 151.
Калужская 94, 202.
Кіевская 33, 282, 819, 1028.
Лифляндская 7, 25, 60, 112, 156.
Московская 369.
Подольская 812.
Симбирская 488.
Самарская 219, 221, 261, 263, 274, 288, 294, 299.
Смоленская Труды Губ. Ком. 130.
Тверская 24, 25, 90, 338.
Тульская 210.
Уфимская 300.
Харьковская 147, 181, 210.
Херсонская 235, 334, 338.

44) Переводъ наложенныхъ платежей.
Орловская 739.
Тульская 355, 371, 398, 464, 469.
Ярославская 28, 220.

45) Учрежденіе справочныхъ бюро и комиссіонерствъ на станціяхъ.
Бессарабская 17, 242, 291.
Виленская 190, 192.
Кіевская 376—посредническія конторы.
Черниговская 145, 154.

46) Переборы.
Бессарабская 291, 292.
Виленская 14, 73.
Ковенская 140.
Курская 572, 788.
Лифляндская 7, 25, 60.
Могилевская 114.
Орловская 92, 293, 739.
Подольская 1079.
Псковская 58, 59.
Рязанская 73, 329, 340, 629.
Самарская 15, 147, 334.
Тамбовская 13, 171, 193, 223, 224.
Тульская 355, 464, 469.
Харьковская 209, 366.
Черниговская 154, 189.

47) Мѣры къ устраненію переборовъ.
Виленская 14, 73.
Курская 371, 788.
Лифляндская 7, 25, 60.
Могилевская 114.
Орловская 92, 93.
Псковская 58, 59.
Рязанская 329.
Самарская 15, 147, 334.
Тамбовская 13, 171, 193, 224.
Харьковская 209, 366.
Черниговская 189.

48) Неудовлетворительность личнаго состава желѣзнодорожныхъ служащихъ вообще.

Воронежская 16, 73.
Подольская 998, 1001, 1013.
Рязанская 343.
Самарская 336.
Симбирская 488.

49) Поборы и произволъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Кіевская 728.
Минская 172.
Могилевская 114.
Новгородская 95.
Полтавская 275, 292.
Рязанская 344, 347.
Самарская 335, 566.
Тамбовская 13, 171, 264, 327.
Херсонская 269.

50) Небрежное отношеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ къ своимъ обязанностямъ.

Владимірская 179.
Вологодская 138, 151.
Волынская 67.
Калужская 94.
Кіевская 728.
Московская 150, 157, 369.
Новгородская 227.
Подольская 1099.
Полтавская 313, 317.
Рязанская 430.
Самарская 274, 335.
С.-Петербургская 16, 34.
Смоленская—Труды Губ. Ком. 131; Труды Уѣздн. Ком. 91.
Тамбовская 264, 327.
Тульская 18, 123, 124, 371, 458.
Харьковская 366.

51) Безотвѣтственность желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Виленская 14, 73.
Орловская 92.
Самарская 334.
Тамбовская 223, 224.
Харьковская 366.

52) Недостаточное количество служащихъ и недостаточное вознагражденіе ихъ.

Бессарабская 291, 292.
Вятская 483.
Курская 371.
Подольская 124, 998, 1001, 1013.
Симбирская 488.
Тульская 211.

53) Рабочіе поѣзда.

Витебская 87, 88.
Владимірская 76, 102, 149.

Вологодская 185.
Волынская 57.
Воронежская 19, 37, 38.
Вятская 484, 519.
Екатеринославская 243.
Казанская 199.
Калужская 91, 92, 122, 295.
Кіевская 41, 303, 304, 345, 525, 526.
Курская 402, 863.
Московская 420.
Нижегородская 369, 409.
Новгородская 68, 212, 231, 281.
Орловская 94, 553.
Пензенская 75.
Подольская 485, 597, 598.
Полтавская 184, 209.
Самарская 233, 293.
Симбирская 111.
Тамбовская 14, 431.
Херсонская 103, 105, 108, 109.

54) Скорость перевозки рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Волынская 27.
Воронежская 37, 38.
Вятская 27.
Екатеринославская 243.
Калужская 18.
Кіевская 345, 918.
Курская 402.
Оренбургская 43.
Пензенская 65.
Полтавская 184.
Самарская 233, 293.
Таврическая 141, 142, 171.
Тамбовская 14.
Тверская 29, 97, 419.
Херсонская 103, 105, 108, 109, 299, 304, 305.
Черниговская 29, 301, 389.
Ярославская 33, 83.

55) Вагоны для перевозки рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ и нормировка вмѣстимости ихъ.

Воронежская 24, 38, 48, 62.
Екатеринославская 243.
Воронежская 48.
Калужская 48.
Кіевская 345, 525, 526, 918, 1040.
Московская 278, 354.
Новгородская 68, 231.
Орловская 94.
Пензенская 75.
Подольская 485, 597, 598.
Полтавская 184, 484.
Симбирская 50.
Таврическая 171.
Тверская 156.
Херсонская 108, 109, 299, 304, 305.
Черниговская 185.

56) Недостаточность подвижного состава для перевозки рабочихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Калужская 18.
Пензенская 65.
Таврическая 239, 258.
Черниговская 185.

57) Устройство крытыхъ помѣщеній и организація врачебно-продовольственной помощи на желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

Вологодская 308, 316.
Воронежская 25, 48, 49.
Калужская 48.
Кіевская 41, 303, 304, 345, 1040.
Костромская 506.
Курская 402.
Таврическая 171.
Херсонская 103, 105, 108, 109, 299, 304, 305.
Черниговская 138, 180, 301, 389.

58) Условія перевозки переселенцевъ и переселенческой клади.

Оренбургская 43.
Полтавская 169, 467, 468, 471, 472, 606.

59) Условія перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще.

Архангельская 62, 133.
Бессарабская 16.
Витебская 239, 246, 258.
Владимірская 5, 83, 94.
Вологодская 138.
Вятская 194.
Гродненская 9, 149, 290, 337, 381, 396.
Екатеринославская 44, 128, 147.
Калужская 17, 44, 46, 53, 262, 292.
Кіевская 33, 282, 377, 1067.
Ковенская 178.
Костромская 183, 485, 522.
Минская 391, 395, 430.
Могилевская 113, 137.
Московская 12, 424.
Орловская 85, 93, 409, 435.
Пензенская 60, 94.
Пермская 94.
Подольская 146, 1078.
Полтавская 35, 736, 763, 765, 826.
Псковская 49, 107, 249, 300.
Рязанская 17, 101, 102, 341, 496, 506.
Самарская 157, 172, 216, 381.
С.-Петербургская 74.
Саратовская 341, 493.
Симбирская 487.
Смоленская Труды Уѣзд. Ком. 30.
Тамбовская 409.
Тульская 21, 123, 371, 356.
Харьковская 427.
Черниговская 416.
Ярославская 213.

60) Мѣры къ улучшенію перевозки скоропортящихся продуктовъ вообще.

Минская 395.
Могилевская 113, 137.
Московская 12, 424.
Орловская 85, 409.
Подольская 1078.
Рязанская 17, 495, 496, 506.
Саратовская 341.
Тамбовская 409.
Тульская 21, 371.
Харьковская 427.
Черниговская 416.
Ярославская 213.

61) Условія перевозки продуктовъ животноводства и птицеводства.

Бессарабская 14, 16, 24, 183.
Виленская 17, 168.
Витебская 82, 258.
Вологодская 185.
Волынская 67, 97, 230.
Воронежская 62.
Вятская 194.
Гродненская 525.
Екатеринославская 81, 91, 128.
Казанская 20, 95, 224, 227, 228.
Кіевская 32, 33, 282, 733, 735, 819, 849, 914, 1000, 1040.
Ковенская 182.
Курская 4, 20, 90, 91, 318, 372, 386, 413, 471.
Минская 6, 46, 190, 216.
Могилевская 96.
Московская 183.
Оренбургская 93.
Орловская 93, 318, 576.
Подольская 124.
Полтавская 641, 733.
Псковская 49.
Рязанская 506.
Самарская 382, 396, 532.
Саратовская 341, 493, 494.
Симбирская 487.
Смоленская Труды Губ. Комит. 131.
Тамбовская 265.
Харьковская 23, 427.
Херсонская 209.
Черниговская 137, 416.
Ярославская 28, 29, 113.

62) Условія перевозки продуктовъ огородничества и садоводства.

Астраханская 164.
Бессарабская 16, 24, 155, 163, 179, 183, 287, 319.
Волынская 24, 25.
Воронежская 16, 109.
Екатеринославская 81.
Кіевская 819, 1067.
Ковенская 183.
Минская 237.
Подольская 110, 351.
Рязанская 24.

Самарская 532.
Саратовская 183, 189.
Таврическая 10, 11, 197, 212.
Харьковская 41, 42.
Херсонская 362.
Черниговская 416.

63) Условія перевозки вина виноградnаго.

Бессарабская 16, 155, 161, 163, 179, 287, 318, 344.
Таврическая 9, 10, 11, 197, 212, 224.

64) Неудовлетворительность условій перевозки молока и молочныхъ продуктовъ:

а) Отказы въ пріемѣ молочныхъ продуктовъ на разъѣздахъ и платформахъ.

Виленская 13, 161.
Воронежская 16, 109.
Рязанская 24, 89, 284, 341.
Харьковская 210.

б) Отсутствіе на станціяхъ крытыхъ помѣщеній для храненія молочныхъ продуктовъ.

Витебская 317.
Владимірская 74.
Вологодская 138.
Екатеринославская 147.
Новгородская 227, 435.
Рязанская 430.
Самарская 263.
Смоленская Труды Уѣзд. Ком. 89.

в) Сложность формальностей по отправкѣ и полученію молока.

Екатеринославская 44.
Калужская 202.
Кіевская 33, 282, 558, 819, 1028.
Лифляндская 7, 25, 60, 112, 156.
Московская 369.
Рязанская 24, 89, 284.

г) Отсутствіе спеціальныхъ платформъ для нагрузки и выгрузки молочной посуды, порча молочныхъ продуктовъ и др. недостатки перевозки.

Владимірская 52, 60, 148, 179.
Вологодская 12, 138.
Воронежская 16, 109.
Гродненская 290.
Екатеринославская 81, 91.
Казанская 430.
Кіевская 811, 849, 999.
Ковенская 138.
Курская 372, 386.
Лифляндская 6, 64, 166, 186, 198, 230.
Московская 183, 294, 369.
Новгородская 227.
Орловская 576.

Пензенская 94.
Псковская 51, 58, 233, 234.
Рязанская 340, 341.
Самарская 381, 383, 393.
С.-Петербургская 16, 34, 44, 74.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 91, 126.
Тамбовская 11, 265, 409.
Тверская 22, 25, 87.
Тульская 18, 123, 371, 398, 427.
Уфимская 299.
Черниговская 179, 189.
Ярославская 22, 28, 235.

65) Небрежное обращеніе съ молочными продуктами и посудою, а также хищеніе ихъ.

Витебская 261.
Владимірская 74, 179.
Вологодская 138.
Волынская 67.
Калужская 94
Московская 150, 157, 349, 353, 369.
Новгородская 227.
Рязанская 430.
Самарская 263, 274, 335.
С.-Петербургская 16, 34.
Смоленская Труды Уѣзд. Ком. 91.
Тульская 18, 123, 124, 371, 458.

66) Недостатокъ спеціальныхъ вагоновъ для перевозки молока и молочныхъ продуктовъ.

Архангельская 62, 133.
Бессарабская 16.
Виленская 13, 26, 129, 130, 161, 168.
Витебская 71, 317, 513.
Владимірская 52, 113, 148.
Вологодская 183.
Волынская 67, 97, 230.
Гродненская 489, 525.
Екатеринославская 81, 91, 115, 128.
Казанская 20, 224, 228.
Калужская 202, 211, 212.
Кіевская 24, 33, 131, 819, 914, 1000, 1040, 1067.
Ковенская 123, 178, 182.
Костромская 522.
Курляндская 54.
Курская 356.
Лифляндская 186, 198.
Минская 46, 190, 216.
Могилевская 11, 113, 137, 146.
Московская 150, 157, 183, 369.
Пензенская 146.
Пермская 400.
Подольская 1078.
Полтавская 58, 208, 733, 774.
Псковская 49, 50.
Рязанская 17, 24, 89, 284, 339.
Самарская 12, 141, 393.
С.-Петербургская 16, 34, 74.

Саратовская 487, 488.
Симбирская 487.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 89, 91, 93.
Тульская 18, 398, 427, 458.
Уфимская 57.
Харьковская 210.
Херсонская 79, 90, 209.
Черниговская 135, 137.
Ярославская 186.

67) Медленность перевозки и отсутствіе срочности доставки молочныхъ продуктовъ.

Виленская 168.
Витебская 258, 317, 513.
Владимірская 74.
Вологодская 138, 184.
Екатеринославская 44, 115.
Гродненская 292.
Казанская 20, 224, 430.
Кіевская 24, 282, 339, 819.
Ковенская 123, 182.
Курская 4, 20, 318, 356.
Лифляндская 173, 174
Минская 391, 395.
Могилевская 96, 113, 137.
Московская 12.
Орловская 85, 93, 759.
Пензенская 94.
Подольская 986, 991, 992, 1078.
Полтавская 774.
Рязанская 17, 24, 89, 101, 202, 430, 628, 656.
Самарская 263.
С.-Петербургская 16, 34.
Саратовская 341.
Смоленская Труды Уѣздн. Комит. 89, 91, 165.
Тульская 18, 123, 371, 398, 427.
Харьковская 427.
Херсонская 79, 209.
Черниговская 135, 416.
Ярославская 113.

68) Удовлетворительность существующихъ условій перевозки молочныхъ продуктовъ.

Курская 445.
Оренбургская 93.
Пермская 214.
Самарская 12, 141.

69) Условія перевозки скота вообще.

Архангельская 72, 150, 151.
Астраханская 149.
Бессарабская 14, 24, 183.
Витебская 71, 82, 239, 246, 259, 264, 369, 495, 514.
Владимірская 5, 52, 60, 75, 122, 148.
Волынская 24, 25, 97, 106, 117, 163, 230.
Воронежская 16, 73, 76, 109, 113.
Вятская 148, 194.
Гродненская 40, 283, 292, 395, 525.

Екатеринославская 44, 77, 81, 115, 128.
Казанская 85, 224, 225.
Калужская 17, 94, 171, 292.
Кіевская 32, 33, 282, 377, 561, 849, 865, 1040, 1067, 1130.
Ковенская 49, 125, 178.
Курляндская 54.
Курская 20, 372, 386, 413.
Лифляндская 8, 9, 49, 50, 202.
Минская 6, 45, 189, 215, 395, 396.
Могилевская 87, 96, 113.
Московская 12, 183, 419.
Нижегородская 35, 562.
Орловская 85, 93, 293, 338, 409, 576, 740, 759.
Пензенская 162.
Подольская 124, 519, 913, 914, 915, 953, 985, 990, 997, 1078.
Полтавская 35, 208, 313, 733, 736, 744, 765, 787, 824, 826.
Псковская 49, 50, 58, 110, 265.
Рязанская 17, 101, 285, 339, 350, 430, 506.
Самарская 84, 335, 357.
Саратовская 341, 342, 493.
Симбирская 250, 487.
Смоленская Труды Губ. Комит. 131; Труды Уѣздн. Комит. 30, 93, 131.
Таврическая 19, 197, 212.
Тамбовская 11, 12, 85, 170, 179, 181, 264, 300, 326, 334, 436, 442.
Тверская 25.
Тульская 21, 356.
Харьковская 22, 23, 210, 427.
Херсонская 86, 137, 362.
Черниговская 28, 86, 137, 179, 189.
Эстляндская 28, 101, 165, 177, 181.
Ярославская 29, 199, 220.

70) Допущеніе нагрузки и выгрузки скота на всѣхъ станціяхъ.

Калужская 17.
Могилевская 113.
Московская 12, 419.
Подольская 124, 914, 915, 1078.
Полтавская 733, 736.
Тамбовская 12, 300, 334.
Тульская 21.
Черниговская 189.

71) Платформы и приспособленія для нагрузки и выгрузки скота.

Витебская 264.
Лифляндская 8, 9, 49, 50, 202.
Могилевская 87.
Московская 12.
Псковская 58, 110.
Смоленская Труды Уѣздн. Комит. 93, 131.
Черниговская 189.

72) Ветеринарный осмотръ скота.

Астраханская 149.
Витебская 82, 514.
Гродненская 395.
Подольская 914, 915.
Полтавская 733, 744.
Тамбовская 170, 179.
Тульская 21.
Ярославская 220.

73) Соблюденіе нормы погрузки скота въ вагоны.

Архангельская 72, 150, 151.
Астраханская 149.
Кіевская 33, 282, 561, 1067.
Подольская 913, 914, 915, 953.
Полтавская 733, 744.
Самарская 357.
Саратовская 493.
Тамбовская 181.
Харьковская 22, 23.
Черниговская 137.

74) Дезинфекція вагоновъ.

Астраханская 149.
Витебская 82, 239, 246, 259.
Владимірская 5, 52, 60, 75, 148.
Гродненская 40, 283.
Казанская 85.
Лифляндская 9, 50.
Минская 6.
Орловская 93, 293.
Подольская 953.
Полтавская 765.
Рязанская 285.
Тамбовская 85, 181.
Херсонская 362.
Ярославская 29.

75) Спеціальный подвижной составъ для перевозки скота.

Бессарабская 183.
Витебская 71, 82, 239, 246.
Волынская 25, 117, 163, 230.
Воронежская 16, 73.
Вятская 148, 194.
Гродненская 525.
Екатеринославская 115.
Калужская 171, 292.
Кіевская 32, 282, 377, 865, 1040.
Курляндская 54.
Лифляндская 8, 9, 49, 50, 202.
Минская 6.
Нижегородская 35.
Орловская 740.
Подольская 124, 519, 915.
Полтавская 35, 208, 313, 733, 744, 765, 824.
Псковская 49, 50.
Рязанская 17, 285, 506.
Самарская 84.
Саратовская 341, 342.
Смоленская Труды Губ. Комит. 131; Труды Уѣздн. Комит. 30.
Тамбовская 300.
Тульская 356.
Харьковская 23, 210.
Херсонская 86, 90, 137.
Черниговская 86, 137.
Эстляндская 28, 101, 165, 177, 181.

76) Обезпеченіе скота кормомъ и водой въ пути.

Владимірская 52, 75.
Воронежская 109.

Гродненская 40, 525.
Екатеринославская 77.
Калужская 94.
Кіевская 1067, 1130.
Ковенская 178.
Московская 183.
Нижегородская 562.
Орловская 338, 409.
Подольская 124, 519, 913, 915, 953.
Псковская 265.
Рязанская 17.
Саратовская 493.
Симбирская 487.
Тамбовская 436, 442.
Херсонская 362.
Черниговская 189.

77) Закачиванье и увѣченіе скота въ пути.

Ковенская 49, 125.
Могилевская 87.
Полтавская 736.
Рязанская 350.
Самарская 335.
Саратовская 493.
Тамбовская 170.

78) Скорость перевозки скота.

Витебская 82, 239, 246, 259, 264, 369, 495, 514.
Владимірская 5, 52, 75.
Волынская 230.
Воронежская 76.
Гродненская 292.
Екатеринославская 44, 77, 128.
Казанская 224, 225.
Калужская 94.
Кіевская 33, 282, 849.
Ковенская 49, 125, 178.
Курская 20.
Минская 395, 396.
Могилевская 87, 96.
Орловская 85, 93, 338, 759.
Пензенская 162.
Подольская 915, 997.
Полтавская 736, 744, 787, 824, 826.
Рязанская 17, 101.
Саратовская 341.
Симбирская 250, 487.
Таврическая 212.
Тамбовская 181.
Тверская 25.
Харьковская 210, 427.
Херсонская 362.
Черниговская 28, 179, 189.
Эстляндская 28, 101, 177.

79) Перевозка скота безъ проводниковъ.

Бессарабская 14, 24.
Владимірская 122.
Волынская 24, 163.

Кіевская 1130.
Подольская 124, 915.
Тамбовская, 264.

80) Перевозка лошадей и другихъ животныхъ.
Бессарабская 183.
Витебская 239, 246.
Волынская 97, 106, 117, 230.
Воронежская 109.
Гродненская 395, 500.
Казанская 224, 225.
Кіевская 377, 999, 1040.
Лифляндская 8, 9, 49, 50, 202.
Минская 6.
Орловская 576.
Подольская 990.
Полтавская 765, 824.
Рязанская 317.
Харьковская 210.
Черниговская 137, 145.
Эстляндская 177.

81) Условія перевозки живой птицы.
Екатеринославская 81, 128.
Кіевская 33, 282, 819.
Минская 189.
Полтавская 35, 208, 826, 827.
Псковская 49, 50.
Харьковская 210.
Черниговская 137, 145, 416.

82) Условія перевозки хлѣба.
Витебская 264, 466.
Вологодская 151.
Воронежская 14, 16, 62, 109.
Вятская 483.
Екатеринославская 77.
Казанская 19, 209.
Кіевская 728, 811.
Курская 398, 471, 477.
Нижегородская 35, 561.
Новгородская, 72.
Орловская 93, 534,
Пензенская 17, 61, 85, 132, 135, 145, 147.
Полтавская 92, 183, 261, 718.
Псковская 59.
Рязанская 16, 324, 629.
Самарская 16, 85, 150, 220, 238, 341, 357, 382, 396, 522.
С.-Петербургская 16, 34.
Саратовская 286—293, 295—299, 308, 493.
Симбирская 488.
Тамбовская 12, 278.
Тульская 21, 124, 371, 398.
Уфимская 36.
Харьковская 147, 148, 297, 366.
Херсонская 234, 245, 334, 362.
Черниговская 137.

83) Условія перевозки сѣна и соломы.
Виленская 163.
Гродненская 149.

Новгородская 281, 291.
С.-Петербургская 74.
Тверская 25.

84) Условія перевозки продуктовъ пчеловодства.
Подольская 1092.
Полтавская 59.

85) Невыгодность перехода желѣзныхъ дорогъ съ дровяного топлива на минеральное.
Гродненская 148, 525.
Калужская 17.
Минская 237.
Могилевская 109.

86) Охрана скота отъ раздавливанія поѣздами.
Калужская 94.
Таврическая 167.

87) Освѣщеніе и охрана переѣздовъ черезъ желѣзнодорожное полотно.
Рязанская 73, 74, 324, 339.

88) Починка сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.
Тверская 85, 417.

89) Допущеніе безплатной выставки образцовъ хлѣба на станціяхъ.
Воронежская 20, 88.

90) Предоставленіе работъ по очисткѣ желѣзнодорожнаго пути отъ снѣга, разстановкѣ щитовъ и т. п. работъ на желѣзныхъ дорогахъ непосредственно мѣстному населенію безъ участія подрядчиковъ.
Самарская 154, 427.

III. Желѣзнодорожные тарифы.

91) Существующее направленіе тарифной политики.
Волынская 24, 25, 26, 191, 229.
Воронежская 14, 62.
Екатеринославская 117, 147.
Ковенская 141.
Курская 433, 470, 472, 477, 496, 510, 519, 834, 835, 836, 837, 838, 839.
Могилевская 36.
Московская 388, 401.
Нижегородская 56, 250.
Орловская 615, 754.
Пензенская 17, 18, 127, 130, 131, 132, 160.
Полтавская 201, 236, 317, 321, 695, 700, 784.
Рязанская 347, 348, 504, 645.
Саратовская 196, 339, 340.
Симбирская 18, 47, 106, 295, 301, 307, 337, 488.
Тамбовская 13, 221, 250, 299, 327, 334.

Тверская 43.
Тульская 126, 476.
Уфимская 37.
Харьковская 15, 16, 18, 19, 87, 247, 426.
Черниговская 156, 157, 377.

92) Задачи управленія тарифами.

Воронежская 14, 62.
Гродненская 524,
Калужская 80.
Ковенская 19, 141.
Лифляндская 8.
Московская 368, 401.
Нижегородская 56.
Орловская 398.
Подольская 119, 467, 504, 652, 994, 996.
Полтавская 275, 775.
Рязанская 348.
Тамбовская 13, 22.
Тульская 138.
Уфимская 37.
Харьковская 18, 19.
Херсонская 386.
Черниговская 138.

93) Пониженіе тарифовъ и его значеніе.

Астраханская 108, 149.
Бессарабская 292, 308, 382.
Виленская 33, 87, 130.
Витебская 107, 115.
Владимірская 102, 121, 172.
Вологодская 151, 185.
Волынская 66, 96, 105, 117, 163.
Воронежская 14, 53, 76.
Вятская 22, 194, 482, 535, 585, 648, 721.
Гродненская 291, 327, 337, 341.
Екатеринославская 36, 104, 147, 239, 240, 248.
Казанская 20, 53, 85, 207.
Калужская 46, 171, 255, 291, 292.
Кіевская 330, 348, 519, 558, 563, 914, 954, 966, 978, 980, 988, 1028, 1034, 1039, 1041, 1067, 1130.
Ковенская 17, 29.
Костромская 110, 183, 184, 223, 327, 418, 485.
Курляндская 66, 70.
Курская 496, 506, 563, 803.
Лифляндская 8, 173.
Минская 172, 433, 434.
Могилевская 109, 113.
Московская 295, 302, 542, 616, 619, 630, 642, 659, 661, 689.
Нижегородская 35, 56, 365, 409, 459, 466, 476, 519, 557, 571.
Новгородская 230, 334.
Оренбургская, 100.
Орловская 739, 759.
Пензенская 61, 62, 73, 86, 154.
Пермская 30, 65, 156, 177, 214, 461.
Подольская 994, 996, 1013, 1072, 1075, 1079, 1099.
Полтавская 208, 275, 278, 324, 334, 636, 764.
Псковская 109, 152, 333.
Рязанская 98, 202, 327, 337, 606.

Самарская 221, 334, 340, 343, 361, 363, 543, 611.
С.-Петербургская 34, 63.
Саратовская 195, 198, 201, 365, 415, 445, 489, 547.
Симбирская 18, 19, 79, 250, 423, 493, 505, 528.
Смоленская Труды Губ. Ком. 41, 131, 137; Труды Уѣздн. Ком. 93.
Таврическая 10, 66, 141, 170.
Тамбовская 12, 31, 229, 265, 278, 326, 410, 430.
Тверская 24, 90, 156, 420.
Тульская 219, 253, 355, 469, 477.
Уфимская 33, 238, 299, 306.
Харьковская 17, 209, 233, 297, 471.
Херсонская 85, 195, 255, 269.
Черниговская 114, 154, 273, 323, 389.
Ярославская 28, 161, 166, 170, 176, 186, 199, 235.

94) Возможность пониженія тарифовъ.

Виленская 33.
Волынская 24, 229.
Екатеринославская 91, 116, 117.
Курская 472, 496, 510.
Нижегородская 250, 369.
Орловская 615, 754, 759.
Пензенская 18, 127, 132.
Полтавская 784.
Рязанская 347, 645.
Самарская 342, 343, 363, 543.
Саратовская 196, 339.
Симбирская 417, 478, 488.
Таврическая 139.
Тульская 135.
Харьковская 15, 16, 18, 87, 247, 426.
Черниговская 107, 156, 157, 377.

95) Желѣзныя дороги не должны служить источникомъ дохода.

Екатеринославская 77.
Орловская 398.
Подольская 467, 994.
Саратовская 339.
Симбирская 301, 307, 337, 528.
Тверская 43.
Тульская 126.

96) Возраженія противъ пониженія тарифовъ.

Гродненская 355.
Екатеринославская 153, 154, 219.
Курская 91.
Московская 495.
Нижегородская 369.
Подольская 118, 160, 224, 225, 378.
Полтавская 86, 87, 275, 784.
Самарская 532.
Симбирская 376, 397, 415.
Тамбовская 111.
Тульская 515.
Харьковская 17, 18.

97) Желѣзныя дороги должны давать доходъ.

Екатеринославская 36, 78.
Подольская 118, 160, 161.
Харьковская 18.
Самарская 532.

98) Организація управленія тарифами.

Волынская 66, 85, 158.
Гродненская 272.
Екатеринославская 36, 232.
Кіевская 31, 278, 623, 814, 849.
Ковенская 141.
Минская 293.
Московская 673.
Полтавская 201, 733.
Рязанская 73, 95, 374.
Самарская 340, 357.
С.-Петербургская 97.
Таврическая 197, 267.
Тульская 88.
Харьковская 16, 371, 426.
Черниговская 145, 155, 323.

99) Принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Волынская 163.
Воронежская 15, 16, 62, 108.
Екатеринославская 77, 116, 147.
Казанская 85.
Курская 519, 534, 803.
Ковенская 141.
Московская 279, 302, 419.
Орловская 398.
Пензенская 17, 18, 127, 131.
Подольская 467, 652, 994, 996.
Полтавская 275, 680, 681, 695, 700.
Рязанская 504, 588, 635, 647.
Самарская 363.
Симбирская 47, 106, 295, 301, 307, 488, 516, 528.
Тамбовская 299, 300, 327, 334.
Херсонская 234, 386.
Тверская 43.
Харьковская 19.

100) Однообразіе тарифовъ.

Воронежская 14, 62.
Екатеринославская 116.
Курская 489, 828.
Минская 293.
Пензенская 62.
Подольская 118, 179.
Полтавская 317, 326.
Херсонская 362.

101) Устойчивость тарифовъ.

Владимірская 51.
Воронежская 58, 62.
Гродненская 272, 327.
Екатеринославская 36, 115.
Курская 489.
Минская 236, 293, 390, 395.
Таврическая 10, 267.
Тамбовская 13, 193, 224.
Херсонская 88.

102) Простота тарифовъ.

Бессарабская 291.
Виленская 190.
Гродненская 272.
Орловская 92.
Пензенская 131.
Подольская 1067, 1111.
Самарская 15, 147, 334.
Тамбовская 13, 193, 224.
Херсонская 361, 189.

103) Гласность тарифовъ.

Бессарабская 17, 241, 242, 291.
Виленская 190, 192.
Владимірская 162.
Гродненская 272.
Минская 236.
Пензенская 135.

104) Тарифы диференціальные и пропорціональные.

Бессарабская 180.
Виленская 87, 164, 165.
Витебская 79, 263, 485.
Волынская 24, 57, 158, 228, 229.
Вятская 22, 482.
Гродненская 210, 362, 365, 381, 451, 504.
Екатеринославская 81, 117.
Казанская 20, 53.
Калужская 17, 74, 75, 96, 121, 261, 317.
Кіевская 475, 505, 623, 813.
Ковенская 19, 29, 39, 49.
Курская 393, 414, 470, 544, 572, 605, 608, 788, 803, 846.
Лифляндская 39, 47, 48, 60, 191, 199.
Минская 7, 47, 104, 160, 172, 197.
Могилевская 12, 29, 147.
Нижегородская 56, 181, 557, 567.
Новгородская 291.
Оренбургская 41.
Орловская 91, 135, 352, 398, 515, 576, 580, 616, 670, 702.
Пензенская 17, 62, 79, 80, 131.
Подольская 85, 87, 223, 518.
Полтавская 66, 775.
Рязанская 14, 94, 170, 285, 307, 310, 329, 337, 339, 346, 347, 355, 458, 612, 645.
Симбирская 295, 302, 442, 503.
Таврическая 112.
Тамбовская 31, 182, 193, 219, 220, 326, 330, 410, 435, 442.
Тульская 78, 83, 205, 316, 317, 367, 469.
Харьковская 16, 17, 18, 19, 370.
Херсонская 197, 333.
Черниговская 28, 155, 372, 373, 376, 416.

105) Тарифы попудные и повагонные.

Виленская 15.
Орловская 93, 730, 754, 756, 758, 759.
Подольская 1099.
Тульская 210.

106) Тарифы навигаціонные и сезонные.

Бессарабская 292.
Волынская 229.
Екатеринославская 116, 117, 232.
Курская 10, 470, 483, 489.
Минская 104, 197.
Орловская 89, 759.
Пензенская 18.
Подольская 934.
Полтавская 35.
Рязанская 19, 229, 337, 347, 582, 646.
Самарская 83, 84.
Симбирская 47, 106.
Таврическая 35.
Херсонская 333.

107) Тарифы завозные и перемолочные.

Гродненская 132, 210, 219, 237, 381.
Ковенская 19, 39.
Курская 10, 846.
Минская 293.
Могилевская 12, 147.
Орловская 758, 759.
Пензенская 62, 135, 140, 143.
Херсонская 210.

108) Льготные тарифы.

Вологодская 185.
Вятская 235, 277.
Екатеринославская 249.
Кіевская 505.
Лифляндская 114.

109) Дополнительные сборы вообще.

Виленская 32, 130.
Екатеринославская 91, 117.
Гродненская 132.
Курская 9, 470, 497, 498.
Минская 172.
Орловская 93, 135, 739, 759.
Пензенская 135.
Подольская 1099.
Полтавская 764.
Рязанская 17, 99, 337, 346, 606.
Симбирская 488.
Таврическая 10, 267.
Тульская 21, 371.
Харьковская 209.
Херсонская 234, 327, 333.
Черниговская 189.

110) Сборъ на станціонные расходы.

Курская 498, 840.
Подольская 915.
Херсонская 210.

111) Сборъ за нагрузку и выгрузку.

Виленская 87.
Курская 498.
Подольская 239, 274.
Саратовская 193, 365, 419.

112) Сборъ за взвѣшиваніе.

Владимірская 50, 74.
Тверская 420.

113) Сборъ за храненіе (полежалое).

Екатеринославская 77.
Гродненская 369.
Подольская 948, 994, 997, 1013.
Псковская 59.
Симбирская 48.
Смоленская Труды Губернск. Комит. 131; Труды Уѣздн. Ком. 76.
Тверская 420.
Харьковская 233.
Херсонская 206, 362.
Ярославская 28, 199.

114) Сборъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ.

Курская 498.
Орловская 739, 759.
Саратовская 193, 365, 419.
Херсонская 191, 209.

115) Сборъ за простой и приспособленіе вагоновъ.

Рязанская 339, 349.
Харьковская 233.

116) Плата за аренду желѣзнодорожной земли.

С.-Петербургская 17, 35.

117) Высота хлѣбныхъ тарифовъ.

Вологодская 307, 310, 316.
Волынская 229.
Воронежская 14, 76, 108, 147, 153.
Екатеринославская 76, 77, 117.
Казанская 85, 148, 207.
Калужская 46, 61, 96, 121, 255.
Кіевская 475, 914.
Ковенская 29, 39.
Курская 7, 8, 9, 174, 397, 398, 433, 470, 472, 477, 483, 489, 496, 510, 541, 568, 584, 803, 828, 834—840.
Лифляндская 8, 61, 173.
Минская 35, 172, 293, 524.
Могилевская 29.
Нижегородская 567.
Оренбургская 41.
Орловская 91, 92, 134, 135, 136, 398, 616, 739.
Пензенская 80, 132, 135, 145, 160.
Пермская 491.
Подольская 223, 224, 341, 378, 789.
Полтавская 66, 89, 92, 111, 236, 275, 314, 775, 784.
Рязанская 25, 89, 328, 348, 458, 635, 645, 647.
Самарская 14, 15, 147, 220, 363, 441.
С.-Петербургская 34.
Саратовская 195, 198, 342, 417, 445.
Симбирская 47, 100, 106, 295, 301, 307, 488, 503.
Таврическая 107, 139.
Тамбовская 174, 219, 299, 410.

Тверская 43.
Тульская 81, 127, 398, 458, 459, 476.
Харьковская 15, 16, 17, 18, 87, 94, 247, 277, 370, 426.
Херсонская 88, 89, 327, 333, 362.
Черниговская 154, 155, 156, 157, 223, 377.

118) Соотношеніе между внутреннимъ и вывознымъ хлѣбными тарифами.

Архангельская 72.
Виленская 15, 32, 37, 87, 130, 164, 165.
Витебская 239, 248, 514.
Владимірская 162.
Воронежская 14.
Екатеринославская 90, 91, 239.
Гродненская 9, 131, 220, 362, 365, 369, 381, 451, 489, 504, 524, 133, 144, 330, 397.
Казанская 208.
Калужская 17, 61.
Ковенская 17, 18.
Курская 7, 8, 9, 176, 397, 519, 568, 840.
Кіевская 29, 475, 505, 623.
Лифляндская 113, 114, 173, 202, 231.
Минская 36, 37, 47, 104, 524.
Самарская 14, 220.
С.-Петербургская 34.
Нижегородская 35, 251.
Новгородская 211.
Орловская 93, 135, 136, 286, 516.
Пензенская 17.
Подольская 341, 911, 994, 996, 1013.
Полтавская 314, 317, 712, 713, 775.
Рязанская 19.
Саратовская 63, 568.
Симбирская 47, 106, 107.
Тамбовская 111.
Тульская 20, 28, 469.
Харьковская 17, 251.
Черниговская 136, 155.
Ярославская 213.

119) Вывозной хлѣбный тарифъ.

Архангельская 72.
Владимірская 162.
Екатеринославская 90, 91, 239.
Гродненская 133, 134, 144, 218, 220, 330, 381, 397.
Казанская 20, 208, 224.
Калужская 17.
Кіевская 29, 475, 505, 623.
Ковенская 17, 18.
Курская 7, 8, 9, 176, 470, 519, 568, 840.
Лифляндская 113, 173, 202, 231.
Минская 7, 36, 37, 47, 104, 197, 293.
Могилевская 12.
Нижегородская 35, 181, 567.
Орловская 79, 83, 93, 135, 136, 286, 516.
Подольская 341, 911.
Полтавская 314, 317, 712, 713.
Рязанская 19, 348, 645.
Саратовская 663.

Симбирская 47, 106, 107, 301, 488, 516, 528.
Тульская 20, 28, 398, 469.
Харьковская 17, 251.
Черниговская 136.
Ярославская 213.

120) Внутренній хлѣбный тарифъ.

Виленская 15, 32, 87, 130, 164, 165.
Витебская 32, 87, 164, 239, 248, 495, 514.
Воронежская 14, 15.
Вятская 235, 277.
Гродненская 9, 131, 144, 220, 337, 362, 365, 369, 381, 397, 451, 489, 504, 524.
Екатеринославская 90, 91.
Казанская 19, 20, 53, 148, 208, 209, 224.
Калужская 61, 75.
Кіевская 331, 475, 505, 813.
Костромская 110.
Курская 7, 8, 9, 397, 398, 470, 472, 483, 489, 608, 840.
Лифляндская 47, 48, 49, 60, 61, 114.
Минская 7, 35, 36, 37, 47, 104, 172, 197, 293, 434.
Могилевская 12, 29, 114.
Московская 386.
Нижегородская 164.
Орловская 91, 93, 135, 136, 286, 289.
Пермская 491.
Полтавская 317.
Псковская 155, 410.
Рязанская 348, 506, 635, 647.
С.-Петербургская 34.
Самарская 14, 220, 382, 396, 594.
Тамбовская 13, 193.
Тульская 20, 28, 81, 398, 469, 477.
Харьковская 17, 251.
Черниговская 136, 137, 223, 301.
Ярославская 213.

121) Соотношеніе между тарифами на перевозку зернового хлѣба и перемолочныхъ продуктовъ.

Бессарабская 17, 180.
Виленская 15, 26, 34, 37, 87, 130, 165, 166.
Волынская 158, 228.
Гродненская 133, 144, 219, 237, 381, 451.
Казанская 208.
Ковенская 17, 20, 49.
Курская 10.
Минская 35, 36, 37, 120, 160, 293.
Могилевская 29.
Орловская 79.
Пензенская 131, 160.
Подольская 994, 996.
Рязанская 25, 89, 328, 339, 635, 647.

122) Соотношеніе между тарифами на перевозку сѣрыхъ и красныхъ хлѣбовъ.

Владимірская 51.
Воронежская 14, 61, 73.
Екатеринославская 77, 116.
Казанская 19, 121.
Курская 840.
Минская 293.

Нижегородская 181.
Орловская 41, 92, 398.
Пензенская 17, 18, 130, 131, 132, 160.
Полтавская 314.
Рязанская 19, 635, 645, 647.
Симбирская 19, 47, 107, 295, 301, 337, 376, 397, 415, 488, 516, 528.
Тамбовская 174, 299, 300.
Тверская 43.
Тульская 398.

123) Тарифы на перевозку отрубей и жмыховъ.

Виленская 13, 26, 34.
Витебская 69, 239, 248, 393, 414, 432, 442, 443, 514.
Владимірская 7, 51, 117.
Вологодская 162.
Волынская 22, 61.
Воронежская 109, 211.
Гродненская 122, 133, 134, 218, 236, 249, 369, 380, 381, 396, 444, 476, 524.
Екатеринославская 51, 116, 117, 239.
Казанская 15, 208, 211, 213.
Калужская 53, 141.
Кіевская 470, 499, 1010.
Ковенская 10, 17, 20, 39, 122, 125, 178.
Курляндская 54.
Курская 319, 384, 776.
Минская 157, 293.
Могилевская 29, 96.
Московская 12, 419, 476.
Нижегородская 31, 396.
Новгородская 230.
Орловская 79, 81, 87, 338, 405, 409, 706, 756.
Подольская 1078.
Псковская 49, 106.
Рязанская 19, 21, 85, 87, 240, 333, 379, 428, 429, 496, 504, 506.
Самарская 221, 343, 361.
С.-Петербургская 17, 34, 74.
Саратовская 97, 458.
Смоленская Труды Губ. Ком. 105; Труды Уѣздн. Ком. 30, 75, 92, 125, 270.
Таврическая 10, 170, 197, 251.
Тульская 15, 20, 205, 210, 464.
Харьковская 16, 22, 248, 251, 408, 427.
Черниговская 155, 323, 364.
Эстляндская 36, 105, 177, 180.
Ярославская 23, 212.

124) Тарифы на другіе кормовые продукты, какъ то: патоку, меласъ, жомъ, барду, сѣно, клеверъ, солому, картофель.

Владимірская 51, 117.
Виленская 163.
Витебская 359, 368, 514.
Екатеринославская 117.
Минская 293, 433.
Могилевская 181.
Новгородская 230, 280, 291.
Подольская 119, 223, 224, 341.
Полтавская 59, 62, 648.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 75, 92.
Таврическая 170, 197, 212, 251.
Тверская 436.
Харьковская 210.
Черниговская 155.

125) Тарифы на перевозку скота вообще.

Архангельская 72.
Астраханская 149.
Бессарабская 14, 24, 178, 180.
Виленская 15, 166.
Витебская 259, 264, 368.
Владимірская 148.
Волынская 24, 190.
Воронежская 15, 76, 88, 147, 153.
Вятская 585.
Гродненская 291, 326, 337, 525.
Екатеринославская 77, 127.
Калужская 171, 291, 292.
Кіевская 32, 282, 328, 1028.
Ковенская 29, 163.
Курляндская 54.
Курская 776.
Минская 269.
Могилевская 109, 113.
Орловская 85, 288, 291, 338, 409, 576.
Пермская 177, 314.
Подольская 947, 948, 952, 985, 990, 994, 997, 998, 1078.
Полтавская 85, 217, 826.
Псковская 49, 106.
Рязанская 317, 339, 458.
Самарская 12.
Саратовская 342.
Симбирская 43.
Смоленская Труды Уѣздн. Ком. 89.
Таврическая 10, 197, 212.
Тульская 136, 458, 459.
Харьковская 231, 248, 281, 472.
Херсонская 362.
Черниговская 137, 300, 323.
Ярославская 181.

126) Размѣръ пониженія тарифовъ на перевозку скота.

Архангельская 72.
Минская 338.
Новгородская 203.
Орловская 288.
Пензенская 18.
Подольская 124, 998, 1001.
Самарская 343, 361.
Смоленская Труды Уѣздн. Комит. 314.
Харьковская 16, 22, 251, 427.
Херсонская 362.
Эстляндская 165, 177, 180.

127) Тарифы на перевозку проводниковъ и корма для скота.

Кіевская 1130.
Пензенская 162.
Херсонская 362.

128) Тарифы на перевозку продуктовъ животноводства вообще.

Витебская 514.
Воронежская 62, 73.
Вятская 585.
Казанская 20, 224, 228.

Калужская 17.
Ковенская 40.
Костромская 522.
Могилевская 87, 96.
Орловская 93, 576.
Подольская 995.
Симбирская 528.
Тверская 43, 156.
Тульская 205.
Ярославская 181.

129) Тарифы на перевозку мясныхъ продуктовъ.

Витебская 261.
Воронежская 14, 15.
Кіевская 734, 735.
Курская 776.
Орловская 85, 288, 290, 291, 338, 349, 516.
Псковская 49, 106.
Рязанская 458.
Тульская 427.
Харьковская 281.
Ярославская 113.

130) Тарифы на перевозку молочныхъ продуктовъ.

Виленская 13, 129, 130, 160, 166.
Витебская 261, 368.
Владимірская 148.
Вологодская 12, 183.
Воронежская 15, 88.
Гродненская 525.
Калужская 17, 96, 121, 202, 211, 212.
Кіевская 734, 735.
Ковенская 40, 123.
Костромская 109, 182, 340, 470, 517, 522.
Лифляндская 173, 186, 198.
Могилевская 146.
Московская 349.
Орловская 85, 338, 349.
Пензенская 94.
Псковская 49, 106.
Рязанская 341.
Самарская 15, 148, 381, 393.
С.-Петербургская 44.
Смоленская Труды У. Ком. 91.
Тульская 18, 123, 458.
Уфимская 57, 180.
Херсонская 209.
Ярославская 113.

131) Тарифы на перевозку шерсти.

Пензенская 80.
Екатеринославская 77.

132) Тарифы на перевозку продуктовъ птицеводства.

Витебская 359.
Волынская 24, 190.
Курская 776.
Псковская 49, 106.

133) Тарифы на перевозку продуктовъ огородничества и садоводства.

Бессарабская 287.
Витебская 73, 152, 174, 368, 466, 514.
Калужская 291, 317, 318.
Кіевская 1067.
Курляндская 66.
Лифляндская 6, 20.
Нижегородская 32.
Пензенская 146.
Подольская 110.
Рязанская 265.
Саратовская 189, 190.
Таврическая 10, 197, 212, 224, 258.
Тверская 436.
Тульская 210, 458
Херсонская 269.
Ярославская 219, 221.

134) Тарифы на перевозку вина виноградnаго.

Бессарабская 155, 287.
Таврическая 10, 197, 212, 224, 258.
Херсонская 269.

135) Тарифы на перевозку табака.

Полтавская 621.

136) Тарифы на перевозку льна и пеньки.

Витебская 359, 466.
Орловская 85, 132, 133, 550, 551, 751.

137) Тарифы на перевозку кустарныхъ издѣлій и сырья для кустарей.

Владимірская 155, 157.
Воронежская 18, 111.
Вятская 22, 23, 28, 203, 585, 648, 738.
Калужская 96, 97.
Ковенская 50, 76.
Курская 424, 605.
Нижегородская 562, 571.
Орловская 756.
Пермская 62, 66, 172, 210.
Подольская 246, 328.
Псковская 61, 218.
Самарская 15, 148.
Саратовская 162.
Тульская 358, 471.

138) Удешевленіе проѣзда рабочихъ.

Архангельская 225.
Виленская 175.
Витебская 116.
Владимірская 115, 122, 149, 163.
Вологодская 223, 308.
Волынская 27, 98, 106.
Воронежская 19, 107, 134.
Вятская 27, 484, 519, 648, 664, 679.
Гродненская 293.

Екатеринославская 150, 157, 243.
Казанская 24, 113, 201.
Калужская 48, 140, 190.
Кіевская 475, 505, 918, 984, 1040.
Ковенская 41, 86.
Костромская 481.
Курская 335.
Минская 143, 172.
Московская 420, 616, 660, 661, 691.
Нижегородская 38.
Новгородская 68, 212, 217.
Орловская 553.
Пензенская 75, 149, 155.
Пермская 67, 179.
Подольская 1073.
Псковская 118, 152.
Рязанская 48, 186, 203, 229, 286, 661.
Самарская 17, 153, 233, 261, 269.
С.-Петербургская 90.
Саратовская 163.
Симбирская 500.
Таврическая 171, 257.
Тамбовская 14, 423, 436, 447.
Тверская 29, 97, 419.
Тульская 459.
Уфимская 38.
Херсонская 103, 108, 299, 304, 305, 360, 368.
Черниговская 29, 138, 409.
Ярославская 33, 124, 167, 187, 236.

139) Формы и размѣры пониженія тарифа для рабочихъ.

Вологодская 316.
Владимірская 56, 76, 516.
Вятская 539.
Гродненская 172, 527.
Кіевская 505.
Ковенская 86.
Костромская 481.
Курская 863.
Минская 172.
Нижегородская 409.
Новгородская 68, 217.
Полтавская 73, 661.
Самарская 153, 595, 612.
Таврическая 11, 198, 219.
Тамбовская 265, 299.
Тульская 459.
Херсонская 108, 109.
Черниговская 409, 442.

140) Возраженія противъ удешевленія тарифа для рабочихъ.

Витебская 266.
Курская 4.
Рязанская 293, 294, 350, 356.

141) Тарифы на перевозку переселенцевъ.

Воронежская 88.
Полтавская 218, 242, 427, 471, 661.
Псковская 152.
Тамбовская 188.

142) Тарифы на перевозку сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій.

Архангельская 72, 73.
Витебская 64, 65, 79, 115, 316, 495.
Вологодская 12, 196.
Волынская 189, 227.
Воронежская 91.
Вятская 585.
Калужская 15, 96, 121.
Кіевская 1028, 1067.
Ковенская 137.
Костромская 110, 183, 485.
Курская 10, 20, 91, 94, 866.
Лифляндская 172.
Минская 229, 404, 423.
Могилевская 86.
Нижегородская 35, 459, 477.
Орловская 531.
Пензенская 15, 16.
Пермская 63, 168, 172.
Подольская 103, 239, 331, 467, 1066.
Полтавская 773.
Псковская 48, 105, 152.
Рязанская 19, 77, 202, 230, 374.
Самарская 11, 353.
С.-Петербургская 15, 32.
Симбирская 329.
Смоленская Труды Губ. Ком. 104, 137; Труды Уѣздн. Ком. 93.
Таврическая 64.
Тамбовская 229, 264, 408.
Тверская 453.
Тульская 102, 136, 203.
Уфимская 306.
Харьковская 41, 233.
Херсонская 230.
Черниговская 287, 300, 323, 343.

143) Тарифы на перевозку дренажныхъ трубъ.

Кіевская 688.
Псковская 97.
С.-Петербургская 15.

144) Тарифы на перевозку землеудобрительныхъ туковъ.

Виленская 166, 207.
Витебская 64, 65, 66, 73, 79, 152, 173, 174, 258, 316, 495.
Владимірская 4, 60, 73, 148, 152.
Волынская 24, 57, 105, 158, 227.
Воронежская 91, 112.
Вятская 22, 535.
Гродненская 109, 326, 343.
Калужская 15, 46, 224.
Кіевская 372, 615, 798, 1028.
Ковенская 10, 18, 21, 29, 58, 61, 125, 137, 140, 141.
Костромская 110, 183, 485.
Курляндская 54.
Лифляндская 172.
Минская 5, 229, 404, 424, 427.
Могилевская 28, 86, 87.

Нижегородская 35, 285, 459.
Новгородская 95, 195, 226.
Подольская 103, 342, 467, 670, 737, 1066.
Полтавская 54, 761, 773.
Рязанская 19, 230.
Самарская 11, 139, 343, 353, 361.
С.-Петербургская 15, 32, 97.
Симбирская 423.
Смоленская Труды Губ. Ком. 104, 134; Труды Уѣзди. Ком. 30, 44, 47, 88, 93, 114.
Тамбовская 229, 264.
Тульская 14, 31, 127, 203, 352, 375, 407, 476.
Черниговская 93, 134, 186, 204, 287, 300, 323.
Эстляндская 35, 105, 165, 172, 177, 180.

145) Тарифы на перевозку посѣвныхъ сѣмянъ.

Витебская 374.
Волынская 227.
Воронежская 15, 88.
Екатеринославская 127.
Кіевская 563.
Костромская 485.
Лифляндская 6, 20, 125
Минская 229.
Нижегородская 35, 459.
Новгородская 203, 226.
Подольская 103, 994, 997.
Полтавская 66, 713.
Самарская 11, 139, 339, 343, 353, 361.
Тамбовская 280.
Таврическая 10, 197, 212.
Тульская 20, 210, 372, 398.
Черниговская 300, 323.
Эстляндская 165, 172, 177, 180.

146) Тарифы на перевозку саженцовъ.

Витебская 66, 73, 152, 173, 174.
Владимірская 72.
Воронежская 91.
Минская 38, 51, 182, 209.
Подольская 1066, 1090.
Самарская 11, 139, 339.
Тульская 20, 372, 398.

147) Тарифы на перевозку средствъ для борьбы съ вредителями сельскихъ культуръ.

Пермская 58, 497.
Таврическая 10, 97.

148) Тарифы на перевозку кровельнаго желѣза.

Вологодская 8, 148.
Воронежская 5.
Вятская 209.
Гродненская 227.
Калужская 104, 155.
Кіевская 5, 1067.
Ковенская 10, 134, 141.
Курская 91, 94.
Московская 13, 133.

Нижегородская 292, 463.
Орловская 283, 594, 595, 617.
Псковская 13, 97, 244.
Рязанская 47, 202, 373.
С.-Петербургская 9, 25, 71.
Смоленская 280.
Тамбовская 156.
Тверская 8.
Харьковская 228.
Херсонская 10.
Черниговская 10, 76, 91, 183, 211, 214, 221, 266, 323, 385, 414, 437.

149) Тарифы на перевозку черепицы.

Витебская 504.
Воронежская 4, 5, 85, 90.
Гродненская 227, 359, 389, 417.
Кіевская 5, 216, 688, 759.
Полтавская 768.
Псковская 244.
Рязанская 193.
С.-Петербургская 9, 25.
Тамбовская 156.
Харьковская 15, 128, 352.
Херсонская 21, 206.
Черниговская 323.

150) Тарифы на перевозку другихъ огнеупорныхъ строительныхъ матеріаловъ.

Гродненская 389, 416, 417.
Кіевская 5, 216, 688, 759.
Ковенская 134.
Курляндская 66.
Новгородская 229.
Псковская 97.
Черниговская 323.

151) Тарифы на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ.

Бессарабская 19.
Могилевская 42.
Пензенская 18.
Подольская 119, 224, 342, 934.
Псковская 333.
С.-Петербургская 64.
Тверская 436.
Херсонская 173.

152) Тарифы на перевозку дровъ.

Витебская 30, 31, 368, 466.
Владимірская 148.
Вологодская 185.
Калужская 17, 96, 122.
Костромская 483, 485.
Курская 10, 559.
Могилевская 42.
Подольская 119, 224, 342.
Полтавская 630.
Псковская 333.
Рязанская 202.
Самарская 15, 148.

153) Тарифы на перевозку соли.

Архангельская 72, 133.
Астраханская 80,
Орловская 79.
Псковская 49, 106.

154) Тарифы на перевозку крахмала.

Гродненская 477.
Минская 47, 101, 103, 199.
Могилевская 131.
Тульская 20, 210.

155) Тарифы на перевозку спирта.

Рязанская 456.
Тульская 135, 144, 148.
Эстляндская 94.

156) Отдѣльныя пожеланія относительно тарифовъ на нѣкоторые грузы.

Волынская 227.
Витебская 466.
Ковенская 2.
Курская 10, 91, 866.
Минская 404.
Подольская 1092.
Полтавская 366.

157) Тарифы для маловѣсныхъ посылокъ.

Нижегородская 35, 360, 365.
Рязанская 95, 656.

158) Измѣненіе тарифовъ на нѣкоторыхъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Калужская 17, 18.
Лифляндская 47, 60, 156, 191, 195, 205.
Новгородская 67
С.-Петербургская 89.

IV 18357

Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе
о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

КАРТА
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ

съ указаніемъ линій, о сооруженіи которыхъ ходатайствуютъ
МѢСТНЫЕ КОМИТЕТЫ
О НУЖДАХЪ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Приложеніе къ Своду трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи, по отдѣлу „ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ".

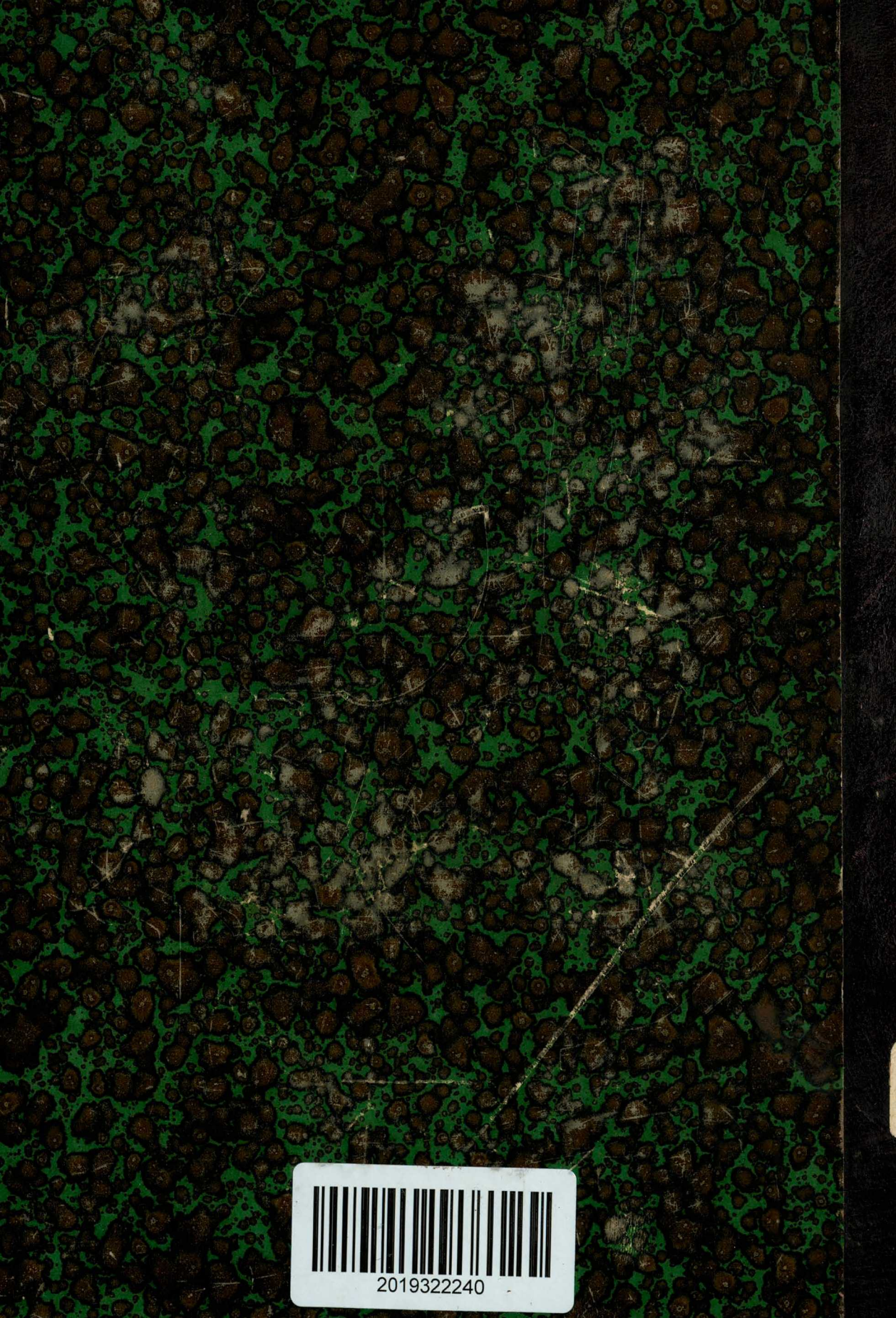
Составилъ К. И. Гуцевичъ.

1904 г.

Масштабъ
150 верстъ въ дюймѣ.
вер. 150 100 50 0 150 вер.

СѢВЕРНЫЙ ОКЕАНЪ
БѢЛОЕ МОРЕ
БАЛТІЙСКОЕ МОРЕ
ФИНСКІЙ ЗАЛ.
РИЖСКІЙ ЗАЛ.
ЧЕШСКАЯ ГУБА
КАРСКАЯ ГУБА
ОБСКАЯ ГУБА
ОНЕЖСКОЕ О.
ЛАДОЖСКОЕ О.
АЗОВСКОЕ МОРЕ
АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
КАСПІЙСКОЕ МОРЕ

Ос. Новая Земля
Ос. Вайгачъ
Ос. Калгуевъ
Ос. Соловецкій
Ос. Моржовецъ
Ос. Валандей
Ос. Даго
Ос. Эзель
Ос. Готландъ
Ос. Борнгольмъ
Ос. Карлскрона
Ос. Ольандъ
Ос. Ханко
Ос. Аландскіе
Ос. Ретусари
Ос. Гогландъ
Ос. Эзель
Ос. Даго
Ос. Вормсъ
Ос. Моонзундскіе
Ос. Дагерортъ
Ос. Эзель
Ос. Рухну


2019322240