

Матеріалы, поступившіе въ Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

Журналъ совѣщанія по вопросу объ улучшеніи условій сбыта продуктовъ птицеводства.

Засѣданія 28 марта 1903 года, 20 и 24 января 1904 года.

Присутствовали: предсѣдатель: дѣйствительный тайный совѣтникъ, статсъ-секретарь, Алексѣй Сергѣевичъ Ермоловъ; члены: членъ Совѣта Министра Внутреннихъ Дѣлъ, егермейстеръ Высочайшаго Двора, тайный совѣтникъ баронъ Анатолій Владиміровичъ фонъ-деръ-Паленъ; управляющій отдѣломъ торговли дѣйствительный статскій совѣтникъ, Михаилъ Михайловичъ Федоровъ; директоръ департамента земледѣлія, статскій совѣтникъ Сергѣй Николаевичъ Ленинъ; помощникъ управляющаго эксплоатационнымъ отдѣломъ управленія желѣзныхъ дорогъ, статскій совѣтникъ Александръ Адамовичъ Шабуневичъ; чиновникъ особыхъ порученій Министерства Финансовъ, статскій совѣтникъ Степанъ Юсифовичъ Гулишамбаровъ; состоящій при главномъ управленіи торговаго мореплаванія и портовъ, капитанъ 2 ранга Николай Николаевичъ Беклемишевъ (въ засѣданіи 28 марта 1903 года); дѣлопроизводитель того же управленія, подполковникъ Василій Андреевичъ Алексѣевъ (въ засѣданіяхъ 20 и 24 января 1904 года); инспекторъ сельскаго хозяйства, статскій совѣтникъ, князь Сергѣй Петровичъ Урусовъ; старшій специалистъ по сельскохозяйственной части, коллежскій совѣтникъ, Павелъ Николаевичъ Елагинъ; уполномоченный по сельскохозяйственной части въ Курской губ. надворный совѣтникъ, Павелъ Николаевичъ Соковнинъ; и. д. уполномоченнаго по сельскохозяйственной части въ Воронежской губ., коллежскій совѣтникъ Александръ Ивановичъ Звегинцовъ; инспекторъ сельскаго хозяйства въ Ярославской губ., коллежскій ассесоръ Левъ Александровичъ Піотрашко; причисленный къ департаменту земледѣлія Николай Викторовичъ Петровъ; товарищъ предсѣдателя Россійскаго общества сельскохозяйственнаго птицеводства, Николай Петровичъ Гончаровъ; представитель торговаго дома „Маріонъ и Зелигманъ“ Константинъ Юльяновичъ Медзыховскій. Дѣлопроизводитель: чиновникъ особыхъ порученій при Министрѣ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ коллежскій секретарь Владиміръ Васильевичъ Бирюковичъ.

Главнѣйшіе вопросы, связанные съ улучшеніемъ условій сбыта продуктовъ птицеводства.

Въ первомъ засѣданіи совѣщанія, г. предсѣдатель прежде всего призналъ необходимымъ намѣтить дальнѣй-

шій ходъ работъ по отношенію къ подлежащимъ разсмотрѣнію совѣщанія вопросамъ, касающимся улучшенія условій сбыта продуктовъ русскаго птицеводства. Въ общихъ чертахъ вопросы эти уже намѣчены въ журналѣ Высочайше учрежденнаго Особого Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (журналъ № 9, засѣданіе 25 января 1903 г.), причемъ болѣе подробная разработка ихъ поручена настоящему совѣщанію. Такимъ образомъ, ближайшимъ предметомъ обсужденія его должны явиться пожеланія Особого Совѣщанія, выраженные въ слѣдующихъ пунктахъ: 1) объ устройствѣ складовъ-холодильниковъ, специальныхъ вагоновъ, пароходовъ и другихъ приспособленій для перевозки; 2) объ облегченіи, въ смыслѣ скорости и срочности, передвиженія птицеводныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ; 3) объ улучшеніи условій торговли продуктами птицеводства путемъ устройства специальныхъ биржъ, предоставленія доступнаго кредита и т. п.; 4) о содѣйствіи возникновенію и дѣятельности сельскохозяйственныхъ и торговыхъ организаций для производства и сбыта означенныхъ продуктовъ; 5) объ организациі санитарно-ветеринарнаго надзора за птицей и торговлей птицеводными продуктами, устройствѣ специальныхъ птицебоенъ и другихъ мѣропріятій, направленныхъ къ обезпеченію доброкачественности выпускаемыхъ на рынки продуктовъ. При разработкѣ перечисленныхъ пунктовъ, выраженные въ нихъ пожеланія должны быть, конечно, расчленены. Такъ, въ отношеніи устройства вагоновъ-холодильниковъ и складовъ-холодильниковъ требованія могутъ быть предъявляемы различныя для яицъ и битой птицы. Съ другой стороны, въ отношеніи устройства складовъ-холодильниковъ различныя требованія могутъ быть предъявляемы для складовъ на мѣстахъ отправки товара, на мѣстахъ его перегрузки и, наконецъ, на мѣстахъ сбыта. Въ зависимости же отъ ихъ назначенія, техническихъ условій сооруженія и потребныхъ для того затратъ, долженъ быть въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разрѣшаемъ и вопросъ, можетъ ли осуществленіе подобныхъ предпріятій быть вполне возложено на частную и общественную инициативу, или для этого требуется содѣйствіе правительства и въ какой формѣ. Затѣмъ, какъ указано уже Особымъ Совѣщаніемъ, при разсмотрѣніи вопроса объ улучшеніи условій транспорта и храненія продуктовъ птицеводства надлежитъ имѣть въ виду улучшеніе таковыхъ условій по отношенію къ скоропортящимся продуктамъ животноводства вообще, при чемъ обсужденіе этого общаго вопроса возложено также на особую комиссію, образованную при Министерствѣ Финансовъ. Но, въ данномъ случаѣ, рядомъ съ общими требованіями для продуктовъ животноводства, могутъ выясниться нѣкоторыя особенности по отношенію въ частности къ продуктамъ птицеводства.

Опредѣливъ тѣ вопросы, которые подлежатъ его обсужденію, совѣщаніе пришло къ заключенію, что для отвѣта на нихъ имѣющийся матеріалъ долженъ быть пополненъ данными, собранными преимущественно отъ учреждений и лицъ, непосредственно заинтересованныхъ въ улучшеніи условій сбыта продуктовъ птицеводства. Но такъ какъ приглашеніе въ составъ совѣщанія значительнаго числа лицъ изъ различныхъ районовъ представилось бы затруднительнымъ, то совѣщаніе выразило пожеланіе, чтобы Министерство Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ обратилось къ своимъ мѣстнымъ органамъ, къ обществамъ птицеводства, къ биржевымъ комитетамъ и къ другимъ учреждениямъ, а также къ отдѣльнымъ лицамъ съ предложеніемъ собрать и представить возможно точныя данныя, касающіяся существующихъ условій сбыта продуктовъ птицеводства и желаемыхъ въ нихъ улучшеній. При этомъ подобнаго рода данныя должны касаться одинаково какъ внутреннихъ, такъ и иностранныхъ рынковъ. Выработку программы вопросовъ, подлежащихъ обсужденію мѣстныхъ запрашиваемыхъ учреждений принялъ на себя директоръ департамента земледѣлія С. Н. Ленинъ. Затѣмъ, по просьбѣ совѣщанія, А. А. Шабуневичъ принялъ на себя составленіе записки съ подробными данными о существующихъ способахъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ продуктовъ птицеводства и о тѣхъ мѣропріятіяхъ, которыя принимались до сего времени Министерствомъ Путей Сообщенія въ цѣляхъ ихъ улучшенія.

Въ отвѣтъ на запросъ департамента земледѣлія было получено около 25 отвѣтовъ¹⁾, въ которыхъ содержатся различныя данныя и указанія, касающіяся промышленнаго значенія птицеводства, а равно существующихъ условій сбыта его продуктовъ и желательныхъ въ данной области улучшеній. При этомъ наиболѣе значительное число отвѣтовъ касается сбыта яицъ. Въмѣстѣ съ тѣмъ, „россійское общество сельскохозяйственнаго птицеводства“ препроводило копію записки А. Бартоломея (владѣльца оптовой яичной торговли въ центральномъ рынкѣ Парижа) о правилахъ и обычаяхъ торговли яйцами на французскихъ рынкахъ и о причинахъ, тормозящихъ развитіе непосредственныхъ торговыхъ сношеній по сбыту яицъ между Россіей и Франціей. Всѣ отвѣты указываютъ, что значеніе птицеводства, въ качествѣ источника дохода, для сельскихъ хозяевъ, постепенно вырастаетъ, ограничиваясь пока, впрочемъ, преимущественно предѣлами крестьянскаго хозяйства. Нѣкоторые же отдѣльные районы настолько въ этомъ отношеніи выделяются, что получили названіе птицеводныхъ. Усиленіе экономическаго значенія птицеводства, въ свою очередь, вызываетъ постоянно усиливающимся спросомъ на его продукты и постепеннымъ повышеніемъ цѣнъ на нихъ. Въмѣстѣ съ тѣмъ, однако, въ отношеніи такихъ крупныхъ районовъ сбыта продуктовъ птицеводства, какъ Козловскій и Борисоглѣбскій уѣзды, указывается, что развивается исключительно птицепромышленность, а не птицеводство, причемъ увеличеніе сбыта продуктовъ послѣдняго совершается преимущественно за счетъ сокращенія собственного потребленія ихъ крестьянскимъ населеніемъ. Нужно, впрочемъ, сказать, что какихъ либо точныхъ данныхъ въ этомъ отношеніи не приводится, такъ что если указанное несоотвѣтствіе между движеніемъ птицепромышленности и птицеводства и существуетъ, то о размѣрахъ его судить трудно. Съ другой стороны приводимыя данныя свидѣтельствуютъ, что многія крестьянскія хозяйства во всякомъ случаѣ обезпечены птицей въ болѣемъ размѣрѣ, чѣмъ то необходимо для собственного потребленія. Такъ, по даннымъ, собраннымъ въ Борисоглѣбскомъ уѣздѣ осенью 1902 года, количество куръ, которое приходится здѣсь на дворъ, колеблется отъ 10 до 100 штукъ. Въ еще болѣе мѣрѣ промышленный характеръ получило, повидимому, разведеніе гусей. Въ Козлов-

скомъ уѣздѣ встрѣчаются селенія, гдѣ въ половинѣ дворовъ выращиваются 50—150 и болѣе гусей. Вообще для промышленныхъ цѣлей крестьяне отдають предпочтеніе гусю передъ курицей, что объясняется вышею его доходностью, причемъ годовой доходъ съ курицы (для Козловскаго и Борисоглѣбскаго уѣздовъ) опредѣляется въ размѣрахъ отъ 60 к. до 1 р. 50 к. и съ гуся отъ 2 р. 50 к. до 5 р. 50 к. Съ другой стороны, какъ отмѣчается въ большинствѣ полученныхъ отвѣтовъ, доходъ отъ продажи продуктовъ птицеводства могъ бы значительно повыситься, путемъ улучшенія качества поступающаго на рынки матеріала, а равно улучшенія самыхъ условій сбыта и въ частности транспорта.

Улучшеніе качества продуктовъ птицеводства.

Въ отношеніи качества главнаго продукта птицеводства—яицъ огромное большинство корреспондентовъ подтверждаетъ, что выпускаемая въ продажу партія его состоитъ преимущественно изъ мелкаго товара, плохо отсортированнаго, не всегда свѣжаго и чистаго. Отсюда и сравнительно низка расцѣнка его, какъ на иностранныхъ, такъ и на внутреннихъ рынкахъ. По словамъ либавскаго торговаго дома Марриотъ и Зелигманъ, изъ Воронежской губерніи поступаетъ на рынокъ исключительно „средній товаръ“. Затѣмъ совѣтъ московскаго общества любителей птицеводства указываетъ, что московскій рынокъ охотно платитъ сравнительно гораздо дороже за крупныя яйца. Въ частности наиболѣе мелкія яйца доставляются въ Москву изъ губерній Воронежской, Кіевской, Пермской, Вологодской и Ярославской. Самыя же крупныя яйца доставляются изъ Рязанской губерніи, причемъ они расцѣниваются на 2—4 р. на ящикъ (1,440 штукъ) выше противъ мелкихъ яицъ. Такое высшее качество рязанскихъ яицъ объясняется значительнымъ пространеніемъ въ данномъ районѣ птицы испанской и итальянской породъ, являющихся и наиболѣе носкими. Относительно Воронежской губерніи, на мѣстномъ совѣщаніи было, между прочимъ, указано, что малымъ объемомъ яицъ объясняется ихъ способность долго сохраняться. По мнѣнію же совѣта московскаго общества любителей птицеводства, такое свойство воронежскихъ яицъ объясняется мѣстными климатическими и почвенными особенностями (сухость и обиліе извести въ почвѣ, вліяющее на прочность скорлупы), тогда какъ мелкія яйца изъ другихъ губерній (Вологодской, Пермской) этими свойствами не обладаютъ.

Съ своей стороны, коснувшись вопроса объ улучшеніи качества продуктовъ птицеводства, совѣщаніе обратило вниманіе на тотъ фактъ, что главнымъ предметомъ сбыта изъ нихъ являются яйца, тогда какъ сбытъ другихъ продуктовъ, въ томъ числѣ живой и битой птицы, сравнительно незначителенъ. Такъ изъ общей цѣнности вывоза 1901 г. изъ Россіи продуктовъ птицеводства въ 45 милліоновъ рублей; 38 мил. р. падаетъ на яйца. Поэтому на первый планъ и должно быть выдвинуто содѣйствіе улучшенію куроводства, въ цѣляхъ распространенія въ нашихъ хозяйствахъ куръ болѣе носкихъ и дающихъ болѣе крупныя яйца. Что касается мясной птицы, то въ отношеніи куръ отмѣчено, между прочимъ, что сравнительно неудовлетворительное качество товара здѣсь обуславливается отчасти тѣмъ обстоятельствомъ, что курица содержится главнымъ образомъ для яицъ и въ продажу поступаетъ преимущественно птица старая, носкость которой уже значительно понижена. Въ нѣкоторыхъ районахъ, впрочемъ, получило уже значительное развитіе и мясное куроводство. Въ губерніи Ярославской, на примѣръ, весьма крупнымъ центромъ, откуда поступаетъ на крупные рынки мясная птица, являются деревни, группирующіяся вокругъ ст. Семибратово, московско-ярославской желѣзной дороги, Ростовскаго уѣзда. Въ этомъ районѣ имѣется весьма значительное число крупныхъ и мелкихъ откормочныхъ заведеній, поставляющихъ битую птицу на внутреннѣе и иностранныя рынки. Точно также имѣются подобныя центры въ Тамбовской, Воронежской и нѣкоторыхъ другихъ гу-

¹⁾ Слѣдуетъ отмѣтить, что нѣкоторые изъ полученныхъ отвѣтовъ являются въ свою очередь сводомъ данныхъ, полученныхъ отъ значительнаго числа корреспондентовъ. Такъ, докладъ старшаго спеціалиста по животноводству Министерства Земледѣлія Ф. Скуратова представляетъ собою результатъ опроснаго изслѣдованія птицеводства въ Курской губерніи, причемъ данныя для него сообщены 1,317 корреспондентами изъ 15 уѣздовъ

берняхъ. При этомъ, однако, наблюдаются лишь отдѣльныя попытки разведенія скороспѣлой мясной птицы. Въ Епифанскомъ уѣздѣ Тульской губернии, напримѣръ, получили нѣкоторое распространѣнiе плимутъ-роки и лангшаны. Въ общемъ же откармливаемая птица по свойствамъ своей породы, не даетъ возможности изготовлять высокоцѣннаго товара, разсчитаннаго на вкусъ болѣе взыскательнаго потребителя. Поэтому даже въ С.-Петербургѣ, Москвѣ и многихъ другихъ нашихъ крупныхъ потребительныхъ центрахъ наблюдается ввозъ иностранной битой птицы, преимущественно французской. Съ другой же стороны, наша битая курица расцѣпляется на иностранныхъ рынкахъ, какъ товаръ низкосортный. Нѣсколько лучше стоитъ вопросъ о качествѣ мясной птицы въ отношеніи гусей. Разведеніе гусей имѣетъ преимущественно промышленный характеръ и является замѣтной статьёй дохода для отдѣльныхъ хозяйствъ. Поэтому обращается большое вниманіе и на качество ихъ. Здѣсь получила уже довольно широкое развитіе торговля племенной птицей, причемъ матеріаломъ служить исключительно русскій тяжеловѣсный гусь. Хотя, по замѣчанію П. Н. Елагина русскій гусь хуже нѣкоторыхъ иностранныхъ породъ, напримѣръ, тулузскихъ, но въ общемъ русское гусеводство находится внѣ конкуренціи. Объясняется это почти полнымъ отсутствіемъ въ западной Европѣ пастбищъ для гусей, тогда какъ у насъ имѣется ихъ еще достаточно. Въ результатъ гусеводство въ западной Европѣ постепенно сокращается. Тамъ разводится теперь только высокоцѣнный гусь, предназначаемый для изготовленія паштетовъ, гусиныхъ полотковъ и тому подобныхъ деликатесовъ, для потребленія же въ непосредственномъ видѣ служить преимущественно русскій гусь. Въ дополненіе къ сказанному Л. П. Піотрашко сообщилъ, что въ Псковской губерніи былъ сдѣланъ опытъ разведенія тулузскихъ гусей, которые, при одинаковыхъ условіяхъ кормленія, давали гораздо лучше результаты въ отношеніи вѣса, сравнительно съ мѣстной птицей. Но тулузскій гусь оказался вмѣстѣ съ тѣмъ мало способнымъ выдерживать практикующуюся здѣсь значительную перегонку до желѣзнодорожныхъ станцій. При этомъ изъ 12 тулузскихъ гусей пало 8. Что касается затѣмъ другихъ видовъ мясной птицы—утокъ и индѣйки, то первая изъ нихъ не имѣетъ большого значенія, какъ сравнительно малоцѣнная, порода же индѣекъ существуетъ только одна.

Обращаясь къ вопросу о возможныхъ способахъ улучшенія породы содержимой въ нашихъ хозяйствахъ птицы, С. Н. Ленинъ сообщилъ, что департаментомъ земледѣлія въ данной области уже сдѣланъ нѣкоторый починъ и при томъ, главнымъ образомъ, въ отношеніи куръ. Такъ, при содѣйствіи министерства учреждена и содержится въ Новгородской губерніи школа птицеводства и ведутся переговоры съ частными хозяйствами объ учрежденіи еще нѣсколькихъ подобныхъ школъ. Затѣмъ отпускаются ежегодно средства птицеводнымъ обществамъ на устройство передвижныхъ выставокъ и оказывается содѣйствіе устройству специальныхъ выставокъ по птицеводству и отдѣловъ при общихъ сельскохозяйственныхъ выставкахъ. Ежегодно же отпускаются средства на раздачу населенію племенныхъ пѣтуховъ, а равно оказываются пособія отдѣльнымъ птицеводнымъ хозяйствамъ. Съ другой стороны, министерство располагаетъ нѣсколькими специалистами, главнѣйшею обязанностью которыхъ является консультативная дѣятельность. Непосредственная помощь выражается далѣе въ поощреніи устройства племенныхъ расадниковъ при сельскохозяйственныхъ учебныхъ заведеніяхъ. Наконецъ, въ цѣляхъ распространенія свѣдѣній по птицеводству оказываются пособія различнымъ сельскохозяйственнымъ изданіямъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ А. С. Ермоловъ и нѣкоторые другіе члены совѣщанія указали, что массоваго улучшенія породы птицы не наблюдается даже въ западной Европѣ, гдѣ въ обыкновенныхъ, а не промышленныхъ птицеводныхъ хозяйствахъ, въ большинствѣ случаевъ содержится беспородистая простая птица. Въ еще меньшей мѣрѣ это возможно у насъ, при тѣхъ условіяхъ содержанія птицы, которыми оно обставлено въ крестьянскихъ хозяйствахъ. Въ данномъ случаѣ нужно считаться и съ затрудненіями, ко-

торая создаетъ выборъ породы птицы, соотвѣтствующей условіямъ cadaго района. Очевидно, что здѣсь наиболѣе важное значеніе должна получить частная и общественная инициатива. Уже и въ настоящее время во многихъ районахъ имѣются отдѣльныя племенные хозяйства, которыя служатъ расадниками племенной птицы улучшенныхъ породъ. Въ этомъ отношеніи крестьянское птицеводство можетъ быть улучшено преимущественно путемъ раздачи метисовъ, что и практикуется уже многими земствами и обществами птицеводства. Можно ожидать, что постоянно возрастающій спросъ на продукты птицеводства и увеличеніе его значенія, въ качествѣ доходной статьи явится достаточнымъ побудительнымъ мотивомъ для его улучшенія. Въ частности, относительно улучшенія куроводства, было замѣчено, что въ настоящее время производство крупныхъ яицъ, при покупкѣ ихъ непосредственно у населенія скупщиками, недостаточно поощряется путемъ соотвѣтствующаго повышенія цѣны на крупный товаръ, сравнительно съ мелкимъ. Въ данномъ случаѣ могло бы получить благотворное значеніе установленіе обычая покупать яйца на вѣсъ, а не счетомъ, какъ то практикуется теперь. Такъ, по заявленію парижскаго торговца Бартоломея, въ Италіи, съ введеніемъ подобнаго обычая, вѣсъ встрѣчающихся въ продажѣ яицъ очень скоро увеличился на два килограмма съ 1,000 штукъ.

Совѣщаніе признало улучшеніе породы птицы дѣломъ весьма желательнымъ, въ особенности же куроводства, продукты котораго составляютъ важнѣйшій предметъ сбыта. При этомъ активная дѣятельность въ дѣлѣ такого улучшенія должна принадлежать сельскохозяйственнымъ и специально птицеводнымъ обществамъ и товариществамъ, земствамъ и частнымъ лицамъ, при содѣйствіи имъ со стороны правительства. Въ частности же въ отношеніи яицъ желателенъ починъ биржъ для перехода въ оптовой торговлѣ отъ продажи ихъ по счету къ продажѣ на вѣсъ.

Улучшеніе ветеринарно-санитарныхъ условій.

Затѣмъ Совѣщаніе перешло къ обсужденію вопроса объ улучшеніи ветеринарно-санитарныхъ условій, при которыхъ производится сбытъ продуктовъ птицеводства, и остановилось на тѣхъ неблагоприятныхъ результатахъ какъ для птицеводства, такъ и для сбыта его продуктовъ, которые создаются почти полнымъ отсутствіемъ въ данной области ветеринарно-санитарнаго надзора. Наиболѣе рельефно это проявляется въ дѣлѣ развитія экспорта нашей живой птицы, причемъ вывозъ ея, напримѣръ, въ Германію обставленъ большими затрудненіями, вслѣдствіе опасенія занесенія заразы. Такого рода затрудненія съ каждымъ годомъ обостряются, не только задерживая развитіе экспорта продуктовъ нашего птицеводства, но даже вызывая его сокращеніе. Особенно неблагоприятно отражается подобное положеніе на вывозѣ въ Германію гусей, хотя подобныя затрудненія часто создаются даже для вывоза яицъ. При этомъ А. А. Шабуневичъ напомнилъ, что въ мартѣ мѣсяцѣ минувшаго года уже было образовано особое совѣщаніе при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ подъ предѣлательствомъ бывшаго начальника ветеринарнаго управленія, д. с. с. Пештича, для обсужденія вопроса объ улучшеніи ветеринарно-санитарныхъ условій вывоза въ Германію продуктовъ нашего животноводства. Въ частности, въ отношеніи гусей и другой домашней птицы въ журналѣ совѣщанія указывается, „что, при отсутствіи у насъ ветеринарнаго надзора за означенною птицею, она нерѣдко попадаетъ въ Германію зараженною, хотя, если судить по заявленіямъ экспортеровъ, по крайней мѣрѣ, эйдукуенскихъ, въ Берлинѣ мѣстные ветеринары всякую прибывшую туда птицу признаютъ за заразную. Допуская нѣкоторую въ этомъ дѣлѣ придрочивость берлинскаго ветеринарнаго надзора, все-таки нельзя отрицать, что во многомъ онъ правъ. Соотвѣтственно сему, а равно серьезности размѣровъ экспорта какъ самой домашней птицы, такъ и яицъ (въ отношеніи которыхъ также были случаи воспрещенія, вызываемые будто бы заносомъ за-

разы яйцами), этот предмет экспорта требует особого внимания и заботливости со стороны русского правительства. Настоящий вопрос уже подвергался некоторой разработке, причем материалы, доставленные как подлежащими властями, так и экспортерами, приводят к заключению, что за экспортною птицею следует установить ветеринарный надзор по образцу такового же, принятого для свиней, т. е.: 1) позволять вывозъ домашней птицы изъ мѣстностей, благополучныхъ по эпизоотіямъ, опаснымъ для нея; 2) подвергать сію птицу ветеринарному осмотру предъ нагрузкою въ вагоны и въ мѣстахъ отдыха или кормежки, для каковой цѣли она, по прошествіи не болѣе двухъ сутокъ пути, обычно выгружается изъ вагоновъ самими экспортерами, гдѣ и остается въ теченіе 1—2 сутокъ, и 3) производить окончательный досмотръ экспортной птицы, сортировку ея и отборъ слабыхъ особей не въ прусскихъ предѣлахъ, какъ это дѣлается теперь въ Эйденбургѣ и Просткенѣ, а въ нашихъ предѣлахъ, дабы пропускать за границу совершенно безопасныхъ и здоровыхъ птицъ. Для достиженія сего необходимо устроить въ мѣстахъ отдыха, а главнымъ образомъ въ пунктахъ перелачи птицы за границу, особые птичьи дворы, съ резервуарами для гусей и утокъ, преимущественно экспортируемыхъ, дабы эта послѣдняя птица прямо изъ вагоновъ могла попадать въ бассейны съ чистою водою и имѣть хорошій кормъ, а не пожирать отъ голода все, что попадаетъ на платформѣ или близъ нея, вслѣдствіе принятія каковой неподлежащей пищи у птицы развиваются заболевания желудочно-кишечнаго характера, нерѣдко подающія, по словамъ экспортеровъ, поводъ подозрѣвать въ данномъ случаѣ заболѣваніе холерою. Конечно, наиболѣе удобно было бы подобные дворы устроить при пограничныхъ пунктахъ, но такъ какъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, къ осуществленію сего могутъ встрѣтиться затрудненія, то устройство означенныхъ дворовъ слѣдовало бы допустить по близости отъ упомянутыхъ пунктовъ. Однако, въ этомъ послѣднемъ случаѣ представится необходимость въ укладѣ третьяго рельса по нашимъ путямъ, дабы прусскіе вагоны могли прибывать къ упомянутымъ дворамъ, откуда экспортная птица, и должна бы, безъ перегрузки на пограничной станціи, направляться прямо къ мѣсту назначенія. При этомъ, однако, придется натолкнуться на вопросъ о пропускѣ прусскихъ локомотивовъ къ намъ или о приспособленности нашихъ локомотивовъ къ узкой колѣѣ прусскихъ дорогъ. Конечно, предъ нагрузкою на пограничныхъ дворахъ птицы для отправки въ Пруссію, она должна подлежать совмѣстному осмотру нашими и прусскими ветеринарными врачами. Помимо сего не слѣдуетъ оставлять безъ вниманія и того обстоятельства, что далеко не вся экспортная птица прибываетъ къ границамъ по желѣзнымъ дорогамъ. Не малое количество ея приходитъ на границу на ногахъ, причемъ въ прежнее время ей разрѣшалось идти гономъ, или до ближайшей прусской желѣзнодорожной станціи, или до мѣста назначенія, если таковое отстояло недалеко отъ нашей границы, на примѣръ, въ гг. Торнѣ, Тильзитѣ и друг. Теперь же, предъ переходомъ границы, домашняя птица должна обязательно быть нагружаема на телеги и притомъ въ количествѣ не болѣе 50 штукъ на каждую, нарушеніе каковаго правила вызываетъ иногда, со стороны прусскихъ жандармовъ, наложеніе на экспортеровъ значительныхъ штрафовъ и притомъ въ произвольномъ размѣрѣ. Между тѣмъ, обязательная перевозка на телегахъ птицы не вызываетъ крайнею необходимостью даже теперь, а при установленіи за нею надлежащаго ветеринарнаго надзора станетъ совершенно излишнею. По этой причинѣ желательно было бы добиться возстановленія гона птицы, какъ устраивающаго излишніе накладные расходы по экспорту ея. Въ одномъ же изъ 25, назначенныхъ нынѣ для пропусковъ пунктовъ, а именно Болеславицахъ, таковой совсѣмъ не допускается, вслѣдствіе того, что хотя при заключеніи договора германскіе уполномоченные и указывали на возможность грузить птицу на этомъ пунктѣ въ вагоны желѣзной дороги, но послѣдняя проходитъ въ нѣсколькихъ верстахъ отъ Болеславицъ; за промежуточномъ же пространствѣ, между границею и станціею птица не

пропускается. Въ виду этого, желательно было бы въ будущемъ договорѣ не перечислять пункты пропуска птицы, а обусловить пропускъ ея вездѣ, гдѣ это будетъ признано необходимымъ по соглашенію мѣстныхъ нашихъ и прусскихъ властей.

Къ приведенному сообщенію А. А. Шабуневичъ добавилъ, что на западной границѣ единственнымъ важнымъ пунктомъ по вывозу нашей птицы является ст. Вержболово. Министерствомъ Путей Сообщенія уже сдѣлано все для устройства здѣсь птичьяго двора, о которомъ говорится въ журналѣ совѣщанія. Но самаго санитарно-ветеринарнаго надзора до сихъ поръ въ этомъ пунктѣ не установлено. Точно также не приведены въ исполненіе и другія пожеланія, высказанныя въ Совѣщаніи, относительно организаціи ветеринарно-санитарнаго надзора въ мѣстахъ, откуда происходитъ отправка продуктовъ птицеводства и на пути ихъ слѣдованія. Затѣмъ А. А. Шабуневичемъ и нѣкоторыми другими членами совѣщанія было разъяснено, что при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ гусей для нихъ обыкновенно на пути избираются пункты отдыха, гдѣ и необходимо было бы организовать ветеринарно-санитарный надзоръ. Такъ, для гусей, отправляемыхъ съ юга, сборнымъ пунктомъ служитъ Бахмачъ, представляющій собою своего рода гусиную биржу. Точно также имѣются пункты отдыха для гусей, отправляемыхъ гономъ. Что касается куръ, то онѣ въ пути не отдыхаютъ и въ данномъ случаѣ надзоръ долженъ быть перенесенъ на пункты отправленія. Равнымъ образомъ, подобный надзоръ долженъ быть распространенъ и на откормочныя заведенія, поставляющія на рынки битую птицу. Въ настоящее же время, какъ видно изъ сообщеній корреспондентовъ Департамента Земледѣлія, откормъ и убой птицы въ этихъ заведеніяхъ происходитъ при самыхъ антисанитарныхъ условіяхъ. Такъ, въ Ростовскомъ уѣздѣ Ярославской губерніи антисанитарное состояніе откормленныхъ заведеній служитъ источникомъ распространенія эпизоотій и даже эпидемій. Особенно неудовлетворительно поставлено удаленіе отбросовъ и палой птицы. Затѣмъ неудовлетворительное санитарное состояніе помѣщеній, гдѣ откармливается птица, а равно недоброкачественность корма, вмѣстѣ съ загрязненіемъ чановъ, въ которыхъ изготовляется кормъ, влекутъ за собою огромную смертность среди откармливаемой птицы. Существующій же способъ откорма птицы, при которомъ она закармливается чуть ли не до полусмерти, даетъ поводъ опасаться, что на рынкѣ появляется и птица задохнувшаяся и дорѣзанная. Съ другой стороны организація санитарно-ветеринарнаго надзора въ птицепромышленныхъ районахъ могла бы способствовать къ сокращенію повальныхъ болѣзней на птицѣ, причиняемый которыми огромный ущербъ птицевладельцамъ въ значительной мѣрѣ тормозитъ развитіе птицеводства. Въ Курской губерніи, на примѣръ, бывали случаи, что отъ повальныхъ болѣзней погибало въ нѣкоторыхъ уѣздахъ до $\frac{1}{4}$ всего наличнаго количества куръ. Точно также весьма распространены повальные болѣзни и среди другой птицы. Помимо неудовлетворительнаго санитарно-ветеринарнаго надзора, причиной появленія и распространенія повальныхъ болѣзней очень часто служитъ неумѣлое обращеніе съ птицей со стороны населенія и отсутствіе свѣдѣній о средствахъ борьбы съ болѣзнями. Хотя лѣченіе птицы въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ представляется непроизводительнымъ, вслѣдствіе малой ея стоимости, но весьма дѣйствительная помощь ветеринарныхъ врачей могла бы выразиться въ данномъ случаѣ путемъ распространенія среди населенія полезныхъ свѣдѣній какъ устно, такъ и при посредствѣ печатныхъ изданій. Нужно сказать, однако, что птицеводство почти не входитъ въ кругъ предметовъ преподаваемыхъ въ нашихъ ветеринарныхъ учебныхъ заведеніяхъ, вслѣдствіе чего ветеринарные врачи и лишены возможности оказать птицеводамъ какую либо существенную въ данномъ отношеніи услугу.

Въ общемъ, въ отношеніи улучшенія ветеринарно-санитарныхъ условій сбыта продуктовъ птицеводства, совѣщаніе признало желательнымъ: 1) немедленное выполненіе мѣропріятій, намѣченныхъ въ журналѣ совѣщанія, состоявшагося 15—24 марта минувшаго года при ветеринарномъ

управленіи Министерства Внутренних Дѣлъ; 2) распространіе санитарнаго надзора на гусей, передвигаемыхъ гономъ; 3) организацию санитарно-ветеринарнаго надзора въ птицепромышленныхъ районахъ и въ частности надъ откормочными заведеніями и 4) введеніе въ курсъ ветеринарныхъ школъ сообщенія свѣдѣній о борьбѣ съ болѣзнями на птицѣ.

Улучшеніе условій храненія продуктовъ птицеводства на мѣстахъ производства, въ пути и на мѣстахъ сбыта.

Что касается улучшенія способовъ храненія продуктовъ птицеводства, предназначенныхъ къ продажѣ, а равно транспорта ихъ, то г. предсѣдатель заявилъ, что въ этомъ отношеніи могутъ быть отчасти использованы общія приспособленія, устраиваемыя для всѣхъ прочихъ скоропортящихся продуктовъ скотоводства. Для обсужденія вопроса объ улучшеніи условій ихъ сбыта, какъ сказано выше, образовано Особое Совѣщаніе при Министерствѣ Финансовъ. Далѣе, по предложенію г. предсѣдателя, М. М. Федоровъ ознакомилъ совѣщаніе съ выводами, къ которымъ пришла особая подкомиссія по вопросу объ экспортѣ мясныхъ продуктовъ. По заключенію ея, причины неудачныхъ попытокъ экспорта такого рода продуктовъ кроются, главнымъ образомъ, въ отсутствіи правильной организациі всего дѣла торговли мясомъ и мясными продуктами, а прежде всего въ отсутствіи въ крупныхъ центрахъ потребления мяса холодныхъ складовъ для храненія мяса и скоропортящихся грузовъ вообще, а также соответственнаго оборудованія перевозочныхъ средствъ. При этомъ въ отношеніи убоя подкомиссія указала на желательность устройства бойнь въ центральныхъ пунктахъ отдѣльныхъ скотоводственныхъ районовъ, а въ особенности такихъ, которые, какъ напр. Ростовъ-на-Дону и Одесса, являются вмѣстѣ съ тѣмъ и экстами и частью значительными потребительными пунктами. Вторымъ необходимымъ элементомъ правильной организациі сбыта мясныхъ продуктовъ является устройство складовъ-холодильниковъ, отчасти связанныхъ съ бойнями, главнымъ же образомъ, въ качествѣ самостоятельныхъ предпріятий. Только при наличности ихъ возможно снабженіе рынковъ мясомъ въ теченіе круглаго года безъ тѣхъ „мертвыхъ сезоновъ“, которые наблюдаются теперь, въ лѣтнее время, когда продолжительное храненіе мяса внѣ холодильниковъ невозможно. Это является основнымъ условіемъ успѣха образуемыхъ для того предпріятий. Малое же до сихъ поръ распространеніе складовъ-холодильниковъ, въ свою очередь, зависитъ отъ слабаго знакомства у насъ съ этимъ дѣломъ. Связующимъ звеномъ между бойнями въ скотоводческихъ районахъ и складами-холодильниками въ пунктахъ потребления и экспортныхъ должны служить спеціальныя подвижныя составы для перевозки скоропортящихся продуктовъ, которые, конечно, и явятся какъ только возникнуть холодныя склады. Вмѣстѣ съ тѣмъ подкомиссія обратила вниманіе на то, что техника охлажденія дѣлаетъ постоянные успѣхи, которые требуютъ постояннаго же изученія ихъ специалистами. Точно также необходимо уяснить населенію и торговому классу громадное экономическое значеніе пользованія холодильниками для сохраненія скоропортящихся продуктовъ какъ на мѣстахъ производства ихъ и сбыта, такъ и при передвиженіи. Этимъ путемъ можно облегчить пріисканіе для подобныхъ предпріятий необходимыхъ капиталовъ и силъ. Отсюда желательность учрежденія постоянного технического бюро, которое могло бы слѣдить за успѣхами дѣла, пропагандировать его и давать заинтересованнымъ учрежденіямъ, а также отдѣльнымъ лицамъ, нужныя техническія справки. Съ наибольшимъ успѣхомъ задачу учрежденія подобнаго бюро могло бы взять на себя Императорское русское техническое общество.

Выслушавъ приведенное сообщеніе, совѣщаніе вполне присоединилось къ мысли о желательности учрежденія особаго технического бюро для разработки вопросовъ, касающихся устройства приспособленій по сохраненію, путемъ охлажденія, скоропортящихся продуктовъ и въ

томъ числѣ продуктовъ птицеводства. При этомъ Н. В. Петровъ добавилъ, что въ настоящее время разработкой того же вопроса о наиболѣе цѣлесообразныхъ способахъ охлажденія занято и Императорское московское общество сельскаго хозяйства, которое имѣетъ въ виду примѣнить въ данномъ случаѣ систему конкурсныхъ испытаній холодильниковъ, для чего имъ уже пріискано и соответствующее помѣщеніе. Точно также къ выводу о необходимости устройства холодильниковъ пришло московское отдѣленіе общества любителей птицеводства. Затѣмъ было отмѣчено, что въ отношеніи устройства какъ бойнь, такъ и складовъ-холодильниковъ, продукты птицеводства представляютъ нѣкоторыя отличія, по сравненію съ другими мясными продуктами. Такъ, откормленная птица, какъ извѣстно, не выносить перевозки, вслѣдствіе чего бойни должны устраиваться при самыхъ откормочныхъ заведеніяхъ или вблизи отъ нихъ. Желательно лишь болѣе цѣлесообразное устройство такихъ бойнь и распространеніе на нихъ санитарно-ветеринарнаго надзора, о чемъ уже говорилось ранѣе. Въ соответствии съ этимъ необходимо устройство на мѣстахъ и складовъ-холодильниковъ для храненія битой птицы до отправки ея на рынки. Въ настоящее же время, какъ видно изъ отвѣтовъ корреспондентовъ департамента земледѣлія, складъ-холодильникъ имѣется лишь при откормочномъ заведеніи Барсельмана въ Борисоглѣбскомъ уѣздѣ, Тамбовской губерніи. Вмѣстѣ съ тѣмъ въ отвѣтахъ указывается, что откормочный промыселъ является въ настоящее время очень рискованнымъ, вслѣдствіе разныхъ метеорологическихъ случайностей, въ видѣ поздней зимы или наступленія оттепели, причемъ откормленная птица не можетъ дожидаться требуемой температуры и падаетъ или, будучи убита, портится. Единственнымъ выходомъ изъ такого положенія является устройство въ важнѣйшихъ пунктахъ отправки битой птицы складовъ-холодильниковъ. Съ такихъ складовъ-холодильниковъ намѣчена, между прочимъ, экономическимъ совѣтомъ при Воронежской губернской земской управѣ. Стоимость каждаго склада-холодильника опредѣлена имъ въ 150 т. р. при ежегодномъ расходѣ до 30 т. р., что составитъ отъ 75 до 100 р. на отправляемый вагонъ. При этомъ желательно, чтобы подобныя склады были складами общественнаго пользованія. Точно также устройство ихъ весьма желательно и въ крупныхъ центрахъ потребления битой птицы, а равно въ важнѣйшихъ экспортныхъ пунктахъ. Теперь же битая птица подвозится къ крупнымъ рынкамъ исключительно въ зимніе мѣсяцы и затѣмъ хранится въ складахъ-ледникахъ, принадлежащихъ оптовымъ торговцамъ. Въ оттаянномъ видѣ она продается подъ видомъ парной птицы, которая въ Москвѣ, напримѣръ, вовсе не получается. При настоящей организациі поставокъ, нѣтъ надобности и въ вагонахъ-ледникахъ. Но если на мѣстахъ будутъ устроены склады-холодильники, то тогда получится возможность снабжать рынки битой птицей круглый годъ, причемъ для перевозки ея потребуются и вагоны-ледники. Въ общемъ возможность отправлять и получать товаръ непрерывно круглый годъ, по заключенію большинства отзывовъ, получила бы самое плодотворное значеніе, въ отношеніи улучшенія условій сбыта битой птицы. Такимъ путемъ могутъ быть устранены тѣ убытки, которые несутъ теперь поставщики этого товара на крупные рынки. Съ другой же стороны, и на крупныхъ рынкахъ будетъ ослаблена зависимость мелкихъ торговцевъ отъ оптовыхъ, такъ какъ теперь только послѣдніе, располагая своими складами-холодильниками, имѣютъ возможность покупать въ большемъ количествѣ доставляемую зимой битую птицу.

Совѣщаніе, съ своей стороны, признало, что въ отношеніи битой птицы необходимо устройство складовъ-холодильниковъ также и на мѣстахъ ихъ откорма или отправки. Самое же устройство ихъ должно быть возложено на частную и общественную инициативу, въ томъ числѣ на земства и товарищества птицеводовъ или торговцевъ птицей, причемъ правительство можетъ оказывать имъ матеріальную поддержку. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, по заявленію А. А. Шабуневича, устройство подобныхъ складовъ-холодильниковъ не можетъ быть возлагаемо на желѣзныя дороги, которыя, причисливъ мясные товары къ

грузамъ 1 категории, т. е. отправляемымъ преимущественно передъ всѣми остальными грузами малой скорости, не могутъ идти далѣе въ отношеніи предупрежденія порчи товара до его отправки.

Что касается яицъ, то устройство для нихъ на мѣстахъ отправки складовъ-холодильниковъ большинство членовъ совѣщанія находило затруднительнымъ и излишнимъ. Въ подтвержденіе этого приводились соображенія, что рѣзкая перемена температуры при перекладываніи яицъ изъ мѣстныхъ складовъ-холодильниковъ въ вагоны и затѣмъ изъ вагоновъ въ склады, находящіеся въ пунктахъ потребления или экспорта, можетъ вредно отразиться на качествѣ яицъ. Точно также наличность на мѣстахъ подобныхъ складовъ понизитъ и общее качество сбываемыхъ яицъ въ смыслѣ свѣжести ихъ. Поэтому устройство складовъ-холодильниковъ для яицъ признается желательнымъ лишь въ центрахъ потребления и экспортныхъ пунктахъ, въ которыхъ они дожидаются переотправки. Въ настоящее время складъ-холодильникъ имѣется въ Ригѣ. Устроенъ онъ фирмою бр. Вести, причемъ къ нему приложена желѣзнодорожная вѣтка. Но пока экспортеры почти не пользуются этимъ складомъ-холодильникомъ. На мѣстахъ же отправки необходимы только надлежащимъ образомъ приспособленныя помѣщенія для храненія яицъ, въ ожиданіи образованія крупныхъ партій. Въ районѣ рязанско-уральской и юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ уже имѣются подобные склады, устроенные самими торговыми фирмами.

Устройство специальныхъ приспособленій въ вагонахъ, предназначенныхъ для перевозки отдѣльныхъ продуктовъ птицеводства.

Далѣе въ отношеніи приспособленія вагоновъ для перевозки продуктовъ птицеводства по желѣзнымъ дорогамъ А. А. Шабуневичемъ были сообщены слѣдующія данныя. Изъ числа перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ живности (рогатый скотъ, свиньи, лошади и птица), а равно различныхъ продуктовъ животноводства и птицеводства вывозъ за границу нѣкоторыхъ видовъ сихъ грузовъ достигаетъ весьма крупныхъ размѣровъ, въ то время, когда экспортъ остальныхъ составляетъ самое незначительное количество; такъ, напримѣръ, наибольшее количество вывоза падаетъ на яйца и яичные желтки, которыхъ вывозилось въ среднемъ, за послѣдніе три года, свыше $7\frac{1}{2}$ милл. пудовъ въ годъ. Затѣмъ слѣдуютъ гуси живые и вообще домашняя птица, вывозъ коихъ составляетъ свыше 5 милл. пудовъ для гусей и свыше 2 милл. штукъ для остальной домашней птицы. Третье, заслуживающее вниманія, мѣсто по количеству вывоза занимаетъ битая птица и дичь, достигая въ среднемъ до 4 милл. штукъ въ годъ. Вывозъ же такихъ продуктовъ, какъ мясо всякое, выражается всегда цифрою около 100,000 пудовъ въ годъ. Рогатый скотъ вывозится лишь въ количествѣ не свыше 150 штукъ. Овецъ и барановъ было вывезено за границу въ 1901 году 170 штукъ. И только свиньи, а равно лошади слѣдуютъ за границу въ нѣсколько большихъ количествахъ, а именно: экспортъ свиней достигаетъ за послѣдніе три года 210,000 штукъ (около 70,000 шт. въ годъ) и лошадей 40,000 головъ въ годъ. Принимая во вниманіе столь крупныя разницы въ цифрахъ вывоза и, съ другой стороны, имѣя въ виду, что почти каждый изъ перечисленныхъ грузовъ животноводства и птицеводства обладаетъ извѣстными особенностями и качествами, не допускающими, чтобы перевозка его по желѣзнымъ дорогамъ совершалась вполнѣ одинаково со всѣми другими однородными грузами и требующими, поэтому, для себя особыхъ условій перевозки, представляется наиболѣе целесообразнымъ рассмотреть перевозку каждого продукта отдѣльно въ послѣдовательности количества вывоза, начавъ, слѣдовательно, съ яицъ и желтковъ.

1. Яйца и желтки.

Согласно статистическимъ даннымъ, издаваемымъ департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Фи-

нансовъ (выпускъ 30), перевозка по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ яицъ и яичныхъ желтковъ составляла:

Годы.	Тысячи пудовъ.
1893.	3989
1894.	4.580
1895.	6.583
1896.	7.955
1897.	8.042
1898.	8.723
1899.	8 678
1900.	8 808
1901.	8.987

При этомъ въ отправленіи яицъ имѣютъ преимущественное значеніе дороги, обслуживающія югъ, юго-востокъ и среднее и южное Поволжье, а именно:

Отправлено желѣзными дорогами:

	1899.	1900.	1901.
	Тысячъ пудовъ.		
Юго-западными.	1.777	1.595	1.600
Юго-восточными.	1.226	1.362	1.337
Московско-казанскою. . . .	909	906	1.191
К.-х.-севастопольскою. . .	830	785	705
Московско-нижегородскою. .	522	522	523
Рязанско-уральскою.	487	569	618
М.-кіево-воронежскою. . . .	451	458	523
Харьково-николаевскою. . .	456	422	378

Затѣмъ отправки съ дорогъ московско-виндаво-рыбинской, сызрано-вяземской, самаро-златоустовской и б. иваногородо-домбровской составляютъ въ годъ около 200,000 пуд. съ каждой, а съ дорогъ екатерининской, либаво-роменской, владикавказской, сибирской и приволжскихъ—въ среднемъ по 150,000 пуд. въ годъ.

Что касается станцій отправленія, то таковыя распределяются по количеству отправокъ яицъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

	1899.	1900.	1901.
	Отправлено тысячъ пудовъ.		
Нижній-Новгородъ	521	522	522
Казань.	370	281	466
Козловъ.	209	280	207
Рыбинскъ.	94	251	285
Бѣлгородъ.	195	204	168
Воронежъ.	190	179	175
Сагуны.	171	168	157
Острогжскъ.	148	165	124
Калачъ.	134	162	114
Урмары.	81	147	156
Лиманъ.	118	105	97
Саранскъ.	102	109	133
Ромны.	98	106	92

По станціямъ же назначенія первое мѣсто занимаетъ Рига, получившая въ 1899 году 2.588,000 пуд., въ 1900 г. 2.423,000 пуд. и въ 1901 году 3.120,000 пуд. Затѣмъ слѣдуютъ: С.-Петербургъ, съ ежегоднымъ прибытіемъ въ среднемъ 2 милл. пуд.; Волочискъ юго-западныхъ дорогъ, съ прибытіемъ около 500,000 пуд. въ годъ; Москва—около 450,000 пуд.; Вержболово транзитъ—430,000 пуд.; Либава—около 400,000 пуд.; Новоселицы транзитъ—юго-западныхъ

дорогъ—около 200,000 пуд. въ годъ и Радзивилловъ—транзитъ около 100,000 пуд. въ годъ.

Собственно сезономъ перевозки яицъ, когда таковыя слѣдуютъ въ значительныхъ количествахъ, надлежитъ считать почти повсемѣстно (съ незначительными лишь измѣненіями) время съ марта мѣсяца по октябрь включительно. Въ остальные затѣмъ мѣсяцы перевозка совершается въ ничтожныхъ размѣрахъ, не имѣющихъ серьезнаго значенія, такъ, напримѣръ:

Прибытіе яицъ въ 1901 году составляло:

	Въ С.-Петербур- бургъ. Пуды.	Въ Ригу Вагоны.
Въ январѣ	8.200	—
» февралѣ	11.200	5
» мартѣ	131.000	207
» апрѣлѣ	190.000	400
» маѣ	546.000	1.018
» іюнѣ	365.000	718
» іюлѣ	277.000	879
» августѣ	321.000	683
» сентябрѣ	293.000	709
» октябрѣ	131.000	474
» ноябрѣ	16.900	53
» декабрѣ	12.000	17

Главное количество перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ яицъ и яичныхъ желтковъ вывозится за границу какъ моремъ, черезъ порты Балтійскаго моря, получающіе, вмѣстѣ съ яйцами для мѣстнаго потребленія 56% общей перевозки, такъ равно сухимъ путемъ, на станціи иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, по прямымъ желѣзнодорожнымъ документамъ (въ Берлинъ, Подволочискъ, Парижъ, Лейпцигъ, Дрезденъ, Кенигсбергъ и Гамбургъ) и на пограничныя станціи, куда всего вмѣстѣ прибываетъ 30% общей перевозки. И только 13% этой перевозки падаетъ на внутренніе потребительные пункты, какъ Москва, Варшава и т. д.

По свѣдѣніямъ департамента таможенныхъ сборовъ вывозъ яицъ выразился въ слѣдующихъ количествахъ пудовъ, считая 250 яицъ, вмѣстѣ съ тарою за одинъ пудъ:

Годы.	Тысячи пудовъ.
1893	3.200
1894	3.883
1895	5.732
1896	5.971
1897	6.934
1898	7.386
1899	6.776
1900	7.166
1901	7.988

При этомъ сумма вырученныхъ за означенныя яйца денегъ составляла въ среднемъ за пятилѣтіе съ 1896 года по 1900 годъ включительно 27.500,000 руб. въ годъ. А въ 1901 году, при вывозѣ 1.996 милл. штукъ яицъ, было выручено 35.393,000 рублей.

По важнѣйшимъ иностраннымъ государствамъ вывозъ яицъ и желтковъ распредѣлился въ процентномъ отношеніи слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Въ Гер- манію.	Въ Ав- стрію.	Въ Англію.
	Проценты.		
1898	33	33	23
1899	37	24	28
1900	40	25	25

Перевозятся яйца въ громадномъ большинствѣ случаевъ, въ обыкновенныхъ товарныхъ вагонахъ, такъ какъ этотъ грузъ не настолько чувствителенъ къ вліяніямъ температуры, какъ, напримѣръ, свѣжее мясо, битая птица и дичь, свѣжая рыба и т. п., хотя при этомъ со стороны отправителей и поступаютъ къ желѣзнымъ дорогамъ заявленія о предоставленіи въ зимнее время для яицъ отопляемыхъ вагоновъ. Въ виду незначительности количества на нашей рельсовой сѣти подобныхъ вагоновъ означенныя ходатайства удовлетворяются далеко не во всѣхъ случаяхъ, какъ равно далеко не часто встрѣчаются и случаи перевозки яицъ въ товарныхъ вагонахъ, приспособляемыхъ самими отправителями или же желѣзными дорогами за счетъ грузоотправителей. Между тѣмъ именно этотъ послѣдній видъ перевозки, казалось бы, и долженъ получить наиболѣе широкое распространеніе, потому что возлагать всю тяжесть специальныхъ перевозокъ исключительно на однѣ только желѣзныя дороги, т. е. иначе, въ большинствѣ случаевъ, на средства казны, безъ всякаго участія въ этомъ дѣлѣ со стороны грузоохозяевъ едва ли, по мнѣнію А. А. Шабуневича, представляется правильнымъ. Главная причина незначительнаго развитія яичныхъ перевозокъ въ товарныхъ приспособленныхъ вагонахъ заключается несомнѣнно въ нежеланіи владѣльцевъ яицъ нести на приспособленіе вагоновъ извѣстный расходъ, составляющій для зимняго времени стоимость обивки вагона войлокомъ, въ суммѣ около 30 руб. на вагонъ. Доказательствомъ сему можетъ служить, между прочимъ, слѣдующій примѣръ. Когда рязанско-уральская желѣзная дорога, въ видахъ достиженія большей сохранности перевозимыхъ яицъ въ лѣтнее время, предложила отправителямъ употреблять для перевозки яицъ вагоны-холодильники Чапкина, нанимаемые этою дорогою по 2 р. 35 к. съ вагона въ сутки, но при условіи возмѣщенія дорогѣ послѣдней платы, то отправители, узнавъ о подобномъ условіи, отказались отъ пользования специальными вагонами, причемъ пояснили, что собственно особенной надобности въ перевозкѣ яицъ въ вагонахъ-холодильникахъ не представляется. Вторую же причину составляетъ то обстоятельство, что относительно возможности совершать подобные перевозки не существуетъ пока никакихъ общихъ, вполне опредѣленныхъ, правилъ, въ силу коихъ отправители яицъ имѣли бы право требовать, а желѣзныя дороги являлись бы обязанными предоставлять свои товарные вагоны для приспособленія подъ перевозку яицъ, и хотя нѣкоторыя дороги и не отказываютъ въ этомъ грузоотправителямъ, но такія согласія являются случайными, необязательными, а потому и малоизвѣстными, причемъ все дѣло сводится исключительно къ усмотрѣнію дороги-отправительницы, которая, если пожелаетъ, то имѣетъ право отказать отправителю въ приспособленіи своего вагона. Признавая такое положеніе сего вопроса не нормальнымъ, управление желѣзныхъ дорогъ приняло уже мѣры къ постановкѣ его на болѣе правильную почву и въ непродолжительномъ времени будутъ опубликованы и введены въ дѣйствіе правила для перевозки грузовъ въ товарныхъ вагонахъ, приспособляемыхъ отправителями.

Что касается затѣмъ условія, въ чемъ собственно должны заключаться приспособленія вагоновъ для перевозки яицъ, то, съ предоставленіемъ отправителямъ права дѣлать приспособленія самимъ, или поручать эту работу желѣзнымъ дорогамъ, съ возмѣщеніемъ стоимости ея, рѣшеніе такого вопроса, какъ заявилъ А. А. Шабуневичъ, будетъ зависѣть въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ отъ усмотрѣнія отправителей яицъ, которые и будутъ избирать родъ приспособленій, признаваемый ими наиболѣе подходящимъ. Относительно приспособленій вагоновъ необходимо только пояснить, что при перевозкѣ яицъ въ лѣтнее время грузоотправители возбуждали настоятельныя ходатайства, чтобы вагоны, груженные яйцами, слѣдовали обязательно съ открытыми люками, такъ какъ иначе яйца отъ жары, при спертыхъ воздушъ, усыхаютъ и вообще скорѣе портятся. Между тѣмъ при открытыхъ противоположныхъ люкахъ, дающихъ прекрасную вентиляцію, яйца выдерживаютъ совершенно свободно перевозку въ жаркое время года до 12 дней, даже не особенно нуждаясь

въ устройствѣ въ вагонахъ второй крыши съ войлочною прокладкою. Идя на-встрѣчу исполнѣ понятнымъ въ данномъ случаѣ пожеланіямъ отправителей яицъ, управление желѣзныхъ дорогъ предписало желѣзнымъ дорогамъ (шир. предложеніе отъ 19 іюня 1899 г., за № 10409) перевозить яйца обязательно въ вагонахъ съ открытыми люками. Но такъ какъ подобная перевозка, благодаря тарѣ, въ которой упаковываются яйца, представляются опасною въ пожарномъ отношеніи, то поэтому XXXI общимъ сѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ (согласно заключенію X технической комиссіи) было постановлено, что люковые отверстія вагоновъ должны быть заграждаемы особаго рода сѣтками, устраняющими проникновение въ вагоны искръ отъ паровозовъ. Затѣмъ вопросъ относительно выработки однообразнаго типа такихъ сѣтокъ и правилъ ихъ употребленія былъ разсмотрѣнъ XX техническою комиссіею (вспросъ 56) и вслѣдъ за утвержденіемъ этихъ правилъ XXXVIII общимъ сѣздомъ, созванымъ на 29 апрѣля с. г., а равно Министерствомъ, таковыя будутъ предложены дорогамъ къ обязательному примѣненію, съ правомъ дорогъ взимать съ отправителей за установку сѣтокъ особую плату, каковая и проектирована желѣзными дорогами въ размѣрѣ одного рубля съ вагона за каждый конецъ туда и обратно.

Заслушавъ приведенное сообщеніе А. А. Шабуневича, г. предсѣдатель, М. М. Федоровъ, П. Н. Елагинъ и другіе члены совѣщанія отмѣтили, что нѣкоторыя заключающіяся въ немъ данныя свидѣлствуютъ о не исполнѣ удовлетворительныхъ условіяхъ пользованія въ настоящее время специально приспособленными вагонами для перевозки яицъ. Такъ, изъ нихъ видно, что желѣзныя дороги вовсе не обязаны дѣлать въ вагонахъ тѣ или другія приспособленія, хотя бы грузоотправитель и согласился оплатить ихъ стоимостью. Затѣмъ скупщики-посредники въ значительномъ числѣ случаевъ готовы пожертвовать качествомъ товара ради удешевленія перевозки, вслѣдствіе чего пользованіе вагонами съ приспособленіями и мало распространено. Потери же отъ пониженія качества яицъ и ихъ обезцѣненія, обусловливаемая неудовлетворительной перевозкой по желѣзнымъ дорогамъ, ложатся прежде всего на птицеводовъ, а затѣмъ отчасти на экспортеровъ и на торговцевъ, имѣющихъ дѣло съ потребителями. Поэтому въ интересахъ улучшенія качества яицъ, поставляемыхъ на рынки, было бы гораздо цѣлесообразнѣ признать перевозку ихъ въ специально приспособленныхъ для того вагонахъ обязательно, причемъ оборудованіе вагоновъ приспособленіями должны взять на себя желѣзныя дороги, а расходы по нему могутъ быть покрыты нѣкоторымъ повышеніемъ провозной платы. Къ этому заключенію присоединилось и совѣщаніе, причемъ А. А. Шабуневичъ заявилъ, что если издержки по приспособленію вагоновъ будутъ возмѣщаться путемъ соответствующаго повышенія тарифа, то къ осуществленію высказаннаго совѣщаніемъ пожеланія со стороны желѣзныхъ дорогъ препятствій, вѣроятно не встрѣтится.

Далѣе А. А. Шабуневичъ остановился на нѣкоторыхъ нареканіяхъ на желѣзныя дороги по поводу якобы небрежнаго обращенія ихъ съ яичными грузами, результатомъ чего является значительный бой. На самомъ дѣлѣ причиной этого, прежде всего, слѣдуетъ считать въ очень многихъ случаяхъ, дурное состояніе грунтовыхъ дорогъ, по коимъ доставляются ящики съ яйцами на станціи желѣзныхъ дорогъ. Послѣ осенней или зимней распутицы, грунтовыя дороги приходятъ въ невозможное состояніе: на выбоинахъ и кочкахъ ящики съ яйцами отъ сотрясенія телѣгъ испытываютъ столь сильныя толчки, что грузъ уже на станцію доставляется въ исправномъ видѣ лишь съ внѣшней стороны; внутри же яйца оказываются поврежденными. Замѣтить поврежденіе это при приѣмѣ на станціи отправленія весьма трудно, такъ какъ жидкость изъ разбитыхъ яицъ выступаетъ наружу ящиковъ спустя лишь довольно продолжительное время, вслѣдствіе густоты самой жидкости и свойства внутренней упаковки груза въ солому или стружку. Для того, чтобы обнаружить неисправность груза при приѣмѣ къ отправленію по желѣзной дорогѣ, пришлось бы вскрывать всѣ ящики и осматри-

вать заключающійся въ нихъ грузъ до послѣдняго ряда яицъ; но производить подобныя манипуляціи съ сотнями ящиковъ на станціяхъ отправленія положительно невозможно. Вторая причина поврежденія яицъ заключается въ непрочности самыхъ ящиковъ, имѣющихъ 1—1½ метра длины, ½ метра ширины и ¼ метра вышины и изготовляемыхъ изъ тонкихъ, въ 1 сантиметръ, досокъ, при трехъ всего утолщенныхъ поперечныхъ доскахъ (2 по бокамъ и 1 въ срединѣ): такіе ящики, конечно, не могутъ служить достаточно прочной и удобной укупоркой для исправной перевозки помянутаго груза. Третья причина поврежденія кроется въ самомъ способѣ укладки яицъ въ ящики. Яйца укладываются въ ящики горизонтальными рядами, вплотную другъ къ другу, съ прокладкой между рядами незначительнаго слоя соломы, сѣна или стружекъ; въ самыхъ же рядахъ яйца одно отъ другаго ничѣмъ не отдѣлены, вслѣдствіе чего при боковыхъ толчкахъ ящиковъ, имѣющихъ при томъ, какъ уже упомянуто выше, весьма тонкія стѣнки, грузъ неизбежно подвергается порчѣ. Такая укладка имѣетъ существенное значеніе при перевозкахъ этого груза въ поѣздахъ ускореннаго хода, такъ какъ, при быстромъ ходѣ поѣзда, яйца въ ящикахъ разбиваются отъ боковыхъ толчковъ, а это обстоятельство затрудняетъ перевозку яицъ съ ускоренными поѣздами, что всегда составляло предметъ особаго заботъ управленія дорогъ въ цѣляхъ улучшенія прогрессивно развивающагося экспорта этого груза за границу. Предъявляемая къ отправителямъ просьба употреблять на упаковку большее количество упаковочнаго матеріала и болѣе прочныя ящики оставались безуспѣшными, такъ какъ отправители ссылаются на торговые обычаи заграничныхъ рынковъ сбыта даннаго груза, а также заявляютъ, что при употребленіи большаго количества упаковочнаго матеріала яйца, въ особенности въ теплое время года, согреваются и подвергаются порчѣ (высыживанію). Относительно же прочности самыхъ ящиковъ отправители заявили, что и въ этомъ отношеніи ничего они сдѣлать не могутъ, такъ какъ подобную тару требуютъ заграничные покупатели, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ, напримѣръ, въ районѣ юго-западныхъ дорогъ, ящики приготавливаются изъ досокъ, получаемыхъ изъ заграницы въ готовомъ уже видѣ. Что касается размѣра ящиковъ и укладки въ нихъ груза, то, въ связи съ порядками производства расчетовъ на англійскихъ рынкахъ, яйца укладываются въ ящики по 10 grossовъ или 120 дюжины въ каждомъ; самый размѣръ ящиковъ приноровленъ къ размѣрамъ заграничныхъ вагоновъ, вмѣщающихъ въ себѣ 110 ящиковъ. Но это число ящиковъ не можетъ заполнить всю вмѣстимость русскихъ вагоновъ, и таковыя приходится дополнять попутнымъ грузомъ, который укладывается возлѣ ящиковъ съ яйцами и предохраняетъ ихъ отъ паденія; при отсутствіи же посторонняго груза и незаполненности вагоновъ, ящики верхнихъ рядовъ при толчкахъ могутъ сдвигаться и падать на полъ, что неизбежно влечетъ за собою поломку, т. е. бой яицъ, уменьшить который, по мнѣнію управленія юго-западныхъ дорогъ, возможно было бы въ значительной мѣрѣ измѣненіемъ нынѣшняго порядка тарировки и укладки яицъ. Къ изложенному мнѣнію относительно боя яицъ въ пути необходимо присовокупить, что нѣкоторый процентъ боя получается нынѣ еще и при перегрузкѣ яицъ на границѣ изъ ширококолейныхъ въ узкоколейные вагоны. Но съ ожидаемымъ допущеніемъ у насъ къ обращенію въ скоромъ времени на нѣкоторыхъ дорогахъ заграничнаго экспорта вагоновъ системы Брейтшпрехера, одинаково годныхъ для движенія какъ по широкой, такъ и по узкой колѣѣ,—означенное неблагоприятное условіе будетъ устранено.

По поводу сдѣланнаго А. А. Шабуневичемъ разъясненія П. Н. Елагинъ и К. Ю. Медзыховскій указали, что практикующаяся нашими торговцами упаковка яицъ практикуется во всемъ мѣрѣ и представляетъ собою твердо установившійся торговый обычай. Значительность же боя обусловливается отчасти плохими тормозами у нашихъ вагоновъ и отчасти неудовлетворительными способами погрузки и разгрузки товара, которая производится желѣзнодорожными рабочими безъ соблюденія требуемой въ данномъ случаѣ осторожности; въ виду послѣдняго обстоятельства

многие грузоотправители высказали пожелания, чтобы им разрешено было производить погрузку и разгрузку собственными средствами. За желательность удовлетворения подобного ходатайства высказалось и совещание.

В отношении перевозки по железным дорогам битой птицы, совещание признало, что если на местах будут устроены склады-холодильники и убой птицы явится возможным производить в течение более долгого периода, чем теперь, то тогда возникнет потребность и увеличения числа вагонов-ледников для перевозки битой птицы. Только при наличии их, сделается возможным и снабжение битой птицей рынков круглый год, а не только зимою, как это наблюдается теперь. Подобного рода вагоны-ледники могут быть общими для всех скоропортящихся продуктов и битая птица в данном случае не представляет каких либо особенностей.

Что касается пожеланий птицепромышленников относительно улучшений в деле перевозки живой птицы, то по заявлению А. А. Шабуневича, специальные вагоны, употребляемые исключительно для перевозки одной только живой птицы и состоящие из решетчатого кузова, разделенного на несколько ярусов, имеются лишь на следующих пяти дорогах: на с.-петербурго-варшавской—12 вагонов; на юго-западных 31 вагон; на привислинских 4 вагона; на варшавско-вѣнской то; на рязанско-уральской—2 вагона и на свенцянском подъездном пути 8 вагонов. Кроме того юго-западные дороги имеют 105, харьково-николаевская—45, либаво-роменская—28 и сызрано-вяземская—15 решетчатых двух ярусных вагонов, употребляемых одинаково как для перевозки мелкого скота, т. е. овец, свиней и коз, так равно и для перевозки птиц, для которой доделываются только два лишних яруса. Наконец, либаво-роменская железная дорога, к началу перевозки птицы, обращает ежегодно на свой счет около 150 и с.-п.-варшавская дорога около 40 товарных вагонов в четырех-ярусные решетчатые, и предоставляя таковые в исключительное пользование отправителей птицы, удовлетворяет тем предъявляемым к ней на этот счет требованиям. На остальных дорогах предъявляемая к перевозке живая птица грузится в обыкновенные товарные вагоны, приспособляемые для сего самими отправителями или дорожно за счет последних; причем приспособление вагона состоит в том, что кузов вагона делится досками горизонтально на три или на четыре части, т. е. устраиваются три или четыре этажа и для вентиляции выколачивается из буферных и боковых стенок вагона по несколько филенок (около $\frac{1}{3}$ всей обшивки); кроме того двери вагона после загрузки птицы оставляются открытыми с ограждением их решеткой из шелевок. Стоимость подобного приспособления вагона для перевозки птицы определена, по расцѣночной ведомости общего соглашения между русскими железными дорогами о товарных вагонах, в 30 рублей, каковая плата и взыскивается обыкновенно железными дорогами с отправителей птицы, требующих приспособления вагона. Но, напр., курско-харьково-севастопольская дорога начала взимать в 1899 году по 48 рублей с вагона на том основании, что, как показал опыт, тридцатью рублями покрывается далеко не весь расход дороги, заключающийся в настоящем случае, прежде всего в известной порче вагона, а именно: при удалении части обшивки вагона для вентиляции портится в значительной мере и остающаяся обшивка. Кроме того, вместо ограждения дверей особыми решетками, товарохраняева запирают вагонные двери, выбивая из них по несколько филенок. Затѣм птичьим пометом загрязняются не только внутренняя, но и наружные стѣнки вагонов настолько сильно, что вагон требует, большею частью перекраски. Все это расцѣняется следующим образом; за приспособление 2 р. 75 к.; за приведение вагона в первоначальный вид 40 р. 52 к., за дезинфекцию 20 к. и за простой вагона во время ремонта не менее 3 суток 3 р. 75 к.—итого 47 р. 22 к. В каждый ярус вагона может быть нагружено без вреда для гусей по 300 штук; или в 3 ярусный приспособленный вагон 900 штук; следовательно, расход в 48 р., при однократном поль-

зовании приспособленным вагоном, ложится на гуся 53 к.: но так как отправители грузят в вагон обыкновенно большее количество, не взирая на приносимый птицей очевидный вред и так как, кроме того, в вагонах устраивается очень часто не 3, а 4 яруса, и тогда количество нагруженных гусей достигает уже не 900, а от 1,000 до 1,200 штук, то упомянутый расход понижается до 4 к. за штуку. Если же отправитель может послать гусей в приспособленном за его счет вагон 2 или 3 раза, то расход отправителя составит уже совершенно ничтожную цифру, потому, что деньги за приспособление взимаются один раз и, следовательно, цифра 48 рублей разлагается на соответственно большее число птицы. При погрузке в вагон 1,200 штук гусей и при среднем весе одного гуся в 10 фунтов, каждый вагон оказывается нагруженным количеством около 300 пудов.

Затѣм, как сообщил А. А. Шабуневич, громадное большинство отправляемых повагонно из южного и юго-западного района за границу через Вержболово гусей не посылается прямо по назначению, а задерживается в пути, в известных определенных пунктах для отдыха птицы. Таким пунктом для южного района служит станция Бахмачь московско-кѣво-воронежской железной дороги, куда обыкновенно и адресуются гуси, отправляемые как с других станций этой дороги, так равно с дорог х.-николаевской и курско-харьково-севастопольской преимущественно в клетках. В Бахмачь птица выгружается из вагонов, кормится, сортируется и только, спустя уже несколько дней, посылается дальше, исключительно уже в приспособленных либаво-роменскою железною дорожно вагонами, причем станция Бахмачь в последнее время сделалась даже рынком для экспортируемых гусей, так, напр.: транспорты направляются сюда без заранее намѣченных пунктов окончательного назначения и эти последние определяются уже в Бахмачь. Такое значение Бахмача по торговле птицею для южного района получилось главным образом, благодаря весьма благоприятным местным условиям, выражающимся: во 1-х, в обилии вблизи Бахмача прудов и выгонов, где гуси могут свободно отдыхать; во 2-х, в устройстве торговцами многочисленных подходящих вагонов для сортировки гусей и подбора партий и, наконец, в 3-х, в том, что от Бахмача птица следует не иначе, как в специальных вагонах. На либаво-роменской дороге подобными сборными станциями являются Уша и Молодечна и на с.-петербурго-варшавской—Пильвишки, Свѣнцяны, Дукшты и Бѣлостокъ.

Что касается затѣм птицы, перевозимой попутно (т. е. собственно курь) и сдаваемой всегда нагруженною в корзинах-ящиках или клетках, то такие отправки, как сообщил А. А. Шабуневич, возможно подразделить на три категории, а именно: 1) на мелкие попутные отправки породистой птицы, отправляемые любителями, сельскохозяйственными обществами, выставками и т. п. не для коммерческих цѣлей. 2) На мелкие попутные отправки, посылаемые торговцами с промежуточных станций в близ лежащие города, и 3) на попутные отправки, посылаемые скупщиками и промышленниками в большие торговые центры, как Москва, Петербург, Варшава и т. д., а равно для экспорта за границу. Под перевозку птицы в клетках употребляются обыкновенные товарные вагоны, куда клетки и грузятся без всякого приспособления вагонов. Клетки, предназначенные для перевозки этой птицы, устраиваются самых разнообразных размеров. Длина их колеблется от $1\frac{1}{4}$ до $2\frac{3}{4}$ арш., ширина—от $\frac{3}{4}$ до $1\frac{1}{2}$ аршина и высота—около 1 аршина. При установке этих клеток в вагон из 35 кв. арш. полезной площади вагона, под клетки отходит всего лишь от 16 до 19 кв. аршин. Вес всего груза колеблется от 70 до 120 пуд., вес одних клеток 25—30 пуд. Клетки ставятся в три яруса и занимают средину вагона; между ними и стѣнками вагона оставляется свободное пространство, необходимое для прохода проводников, надзирающих за птицей, и для помещения запасов воды и корма, или же клетки помещаются под стѣнками, по

длины вагона, съ проходомъ по срединѣ. Иногда погрузка клѣтокъ производится въ два яруса, такъ какъ погрузка въ три яруса признается отправителями весьма неудобной, вслѣдствіе затруднительности кормленія и поенія птицы въ пути и неустойчивости клѣтокъ, падающихъ при толчкахъ. При этомъ способѣ отправки живой птицы вмѣстимости вагона утилизируется крайне нерационально и способъ этотъ тѣмъ болѣе невыгоденъ для желѣзныхъ дорогъ, что имъ приходится всѣ клѣтки, ящики и корзины, освобождаемые изъ подъ птицы на станціи назначенія, доставлять обратно бесплатно на станцію отправленія. Для отправителей этотъ способъ отправки живой птицы также имѣетъ свое крупное неудобство. Птица, помѣщаясь въ плохо вентилируемыхъ вагонахъ и клѣткахъ, какъ показалъ опытъ, болѣетъ и падаетъ въ большомъ количествѣ, особенно въ жаркую погоду, а также и въ дождливую, когда птица посаженная мокрою въ недостаточно провѣтриваемое помѣщеніе, долго не можетъ просохнуть и заражаетъ воздухъ вредными испареніями. Съ точки же зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ перевозка живой домашней птицы въ клѣткахъ является крайне убыточной, такъ какъ для самой незначительной отправки приходится давать отдѣльный вагонъ, въ который нагрузка другого товара не представляется, уже болѣею частью, возможной по причинѣ, что въ этомъ же вагонѣ ѣдетъ и сопровождающій птицу проводникъ и такимъ образомъ дороги предоставляютъ цѣлый вагонъ на нѣсколько дней въ распоряженіе грузоохотника за ничтожную плату. Согласно даннымъ, приведеннымъ на XXXVII общемъ сѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, который обсуждалъ этотъ вопросъ въ 1902 году (вопросъ 26 программы), оказывается, что, напр., на рязанско-уральской дорогѣ, изъ 25 отправокъ только одна превышала 100 пудовъ, остальные же составляли въ среднемъ 52 пуда и многія отправки были всего отъ 2 до 10 пудовъ. Такой же средній вѣсъ отправки, около 50 пудовъ, замѣчается и на другихъ дорогахъ. Дабы увеличить по возможности средній вѣсъ отправокъ и тѣмъ сократить потребное для перевозки количество вагоновъ, на сѣздѣ было сдѣлано со стороны нѣкоторыхъ дорогъ предложеніе объ установленіи правила, обязывающаго, во-первыхъ, всѣхъ отправителей имѣть тару для погрузки птицы (клѣтки, ящики и корзины) не иначе какъ точно опредѣленныхъ, однообразныхъ размѣровъ, согласованныхъ съ размѣрами вагона и при томъ настолько прочную, чтобы птица могла быть безъ вреда нагружаема въ нѣсколько ярусовъ, путемъ установки клѣтки на клѣтку или ящика на ящикъ, до заполнения всей вмѣстимости вагона, съ необходимымъ лишь проходомъ для проводника. Затѣмъ, для возможно полной утилизации вмѣстимости вагоновъ, предлагалось, чтобы птица предъявлялась къ перевозкѣ въ опредѣленное время, для совмѣстной погрузки попудныхъ отправокъ различныхъ отправителей въ вагоны, слѣдующіе съ извѣстными поѣздами. Но указанныя предложенія не были приняты сѣздомъ, признавшимъ, что предписать всѣмъ отправителямъ обзавестись однообразною тарою не представляется возможнымъ, такъ какъ тара опредѣляется, главнымъ образомъ, условіями торговли каждой мѣстности отдѣльно, и подобное требованіе затруднило бы только торговлю. Заинтересовать же отправителей въ сдачу живой птицы къ переѣздкѣ въ тарѣ извѣстнаго опредѣленнаго размѣра и вида возможно только путемъ тарифнымъ.

По поводу этого сообщенія, совѣщаніе съ своей стороны выразило пожеланіе, чтобы число вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки живой птицы, было на желѣзныхъ дорогахъ значительно увеличено, такъ какъ, по заявленіямъ птицепромышленниковъ, крайне нецѣлесообразный способъ перевозки птицы въ клѣткахъ въ значительной мѣрѣ является результатомъ отсутствія вагоновъ, подраздѣленныхъ на нѣсколько ярусовъ. Желательно было бы также, чтобы полъ, при такомъ подраздѣленіи вагоновъ на ярусы, дѣлался болѣе плотнымъ, черезъ который не проникали бы въ нижніе ярусы вода и экскременты. Затѣмъ, какъ указываютъ птицепромышленники, масса птицы страдаетъ вслѣдствіе небрежной нагрузки и разгрузки, причемъ, какъ и въ отношеніи яицъ, указывается на желательность предоставленія возможности грузо-

хозяевамъ погрузать и разгружать вагоны собственными средствами. Наконецъ, послѣ разгрузки вагоны должны быть болѣе тщательно очищаемы и дезинфицируемы.

Ускореніе и упорядоченіе перевозки продуктовъ птицеводства по жел. дор.

Далѣе совѣщаніе остановилось на пожеланіяхъ, высказанныхъ представителями птицепромышленности въ отношеніи ускоренія и упорядоченія перевозки ея продуктовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Въ настоящее время всѣ продукты птицеводства, какъ уже упоминалось ранѣе, относятся къ грузамъ первой категоріи, т. е. къ такимъ, которые отправляются преимущественно передъ всѣми остальными грузами малой скорости и почти всегда тотчасъ же послѣ сдачи ихъ къ перевозкѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, со стороны желѣзныхъ дорогъ, какъ указалъ А. А. Шабуновичъ, приняты уже довольно дѣйствительныя мѣры къ еще болѣешему ускоренію передвиженія подобныхъ продуктовъ и въ отношеніи ихъ установлены крупныя льготы. Что касается въ частности яицъ, то еще въ 1898 году, въ виду поступившихъ въ Министерство Путей Сообщенія заявленій отъ фирмы Гельмсингъ и Гриммъ въ Ригѣ и Либавѣ объ организаціи экспорта изъ Риги свѣжихъ яицъ въ Англію, было образовано, при бывшемъ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, особое, съ участіемъ представителей названной фирмы, совѣщаніе по вопросу о необходимости ускоренія перевозки яицъ по желѣзнымъ дорогамъ. При этомъ департаментъ, принявъ во вниманіе сдѣланныя означенными представителями заявленія о тѣхъ неблагоприятныхъ послѣдствіяхъ для экспорта яицъ, которыя имѣютъ мѣсто благодаря медленной перевозкѣ, постановилъ организовать доставку яицъ въ Ригу въ особыхъ ускоренныхъ, согласованныхъ, товарныхъ поѣздахъ, являющихся въ то же время на нѣкоторыхъ дорогахъ и воинскими поѣздами мирнаго времени. Такъ какъ представителями фирмы Гельмсингъ и Гриммъ были указаны и главнѣйшіе пункты отправленія яицъ, а именно: Сызрань, Рязань, Козловъ, Грязи, Воронежъ, Харьковъ, Елисаветградъ, Свѣжскъ и Нижній-Новгородъ, то, соотвѣственно сему, тогда же была выработана схема согласованныхъ, по подлежащимъ дорогамъ до Риги, поѣздовъ, со слѣдующимъ временемъ нахожденія груза въ пути: отъ Сызрани (1,813 верстъ) 5 1/2 сутокъ; отъ Рязани (1,294 в.) 4 сутокъ; отъ Грязей (1,225 в.) 3 1/2 сутокъ; отъ Воронежа и Харькова (1,326 и 1,309 в.) 3 1/2 сутокъ; отъ Нижняго (1,378 в.) 4 сутокъ; отъ Елисаветграда (1,665 в.) 4 1/2 сутокъ и отъ Свѣжска (1,921 в.) 6 сутокъ. При этомъ фирмамъ было предложено: во 1-хъ, такъ какъ указанные сроки слѣдованія расчитаны отъ узловыхъ пунктовъ, то фирмамъ надлежитъ самимъ указывать своимъ агентамъ время, когда нужно грузить яйца съ разныхъ промежуточныхъ станцій, дабы грузъ могъ попасть на соотвѣствующіе опредѣленные поѣзда въ ближайшемъ узловомъ пунктѣ, и что поэтому фирма сама должна уже расчитывать дни отправки яицъ со станцій отправленія, чтобы затѣмъ попасть въ Ригу ко времени отхода соотвѣствующаго парохода; во 2-хъ, чтобы для обезпеченія прицепки вагоновъ къ поѣздамъ, приказники фирмъ, или вообще отправители, заявили начальнику станціи за сутки впередъ о предстоящей отпавкѣ, и, въ 3-хъ, фирмы должны сообщать департаменту желѣзныхъ дорогъ о времени начала перевозки яицъ, по крайней мѣрѣ, за двѣ недѣли, для зависящихъ, по подлежащимъ дорогамъ, распоряженій объ организаціи перевозки отдѣльными поѣздами. Вслѣдъ за фирмою Гельмсингъ и Гриммъ въ началѣ 1899 года поступило въ Министерство заявленіе фирмы Борнгольдъ и Ко. объ ускоренной перевозкѣ яицъ изъ Карани, Нижняго, Ливенъ, Касторной, Петровка (рязанско-уральской), Козлова, Скопина и Сызрани въ Петербургъ и Петербургскій портъ; а петербургскій биржевой комитетъ просилъ вообще объ установленіи ускоренныхъ поѣздовъ для доставки въ Петербургъ не только транспортныхъ яицъ, но и другихъ скоропортящихся грузовъ, почему, согласно означеннымъ ходатайствамъ, были опредѣлены соотвѣственно согласованные ускоренные поѣзда также и до Петербурга, съ

среднею скоростью отъ 336 до 390 вер. въ сутки, но при непремѣнномъ соблюденіи тѣхъ же условій, какія приняты фирмою Гельмсингъ и Гриммъ. Далѣе, въ томъ же 1899 году Либавскій биржевой комитетъ обратился съ заявленіемъ о перевозкѣ яицъ съ ускоренными поѣздами въ Либаву, почему послѣдовало соотвѣтственное на этотъ счетъ распоряженіе по Либаво-Роменской и Риги-Орловской дорогамъ. Наконецъ, купецъ Густавъ Беккеръ просилъ о перевозкѣ яицъ изъ Кургана въ Ригу, почему также были указаны подлежащіе ускоренные поѣзда по западно-сибирской и самаро-златоустовской дорогамъ, съ нахожденіемъ груза въ пути до 11 сутокъ. Въмѣстѣ съ симъ, озабочиваясь, чтобы приведенныя распоряженія объ ускоренной перевозкѣ яицъ были примѣняемы безъ отступленій, Министерство просило рижскія экспортныя фирмы сообщать періодически свѣдѣнія объ опозданіи прибытія яицъ, съ указаніемъ при этомъ дороги и станцій отправления и №№ накладныхъ отправокъ, на предметъ производства по симъ даннымъ разслѣдованія и принятія мѣръ къ устраненію запаздываній въ будущемъ. Означенныя мѣры имѣли послѣдствіемъ значительное улучшеніе перевозки яицъ, такъ, на примѣръ: изъ сообщенныхъ Густавомъ Беккеромъ свѣдѣній, въ теченіе съ апрѣля по июнь мѣсяца, изъ 876 отправокъ прибывшихъ въ Ригу на его имя, опозданій на двое сутокъ и болѣе было лишь по 136 отправкамъ (или 15⁰/₀), причемъ опозданія эти преимущественно приходились на отправки дальняго слѣдованія изъ Кургана, Уфы, Казани и Сызрани.

Въ послѣдующіе годы, для выполненія дорогами перевозки яицъ, на сзываемыхъ при Министерствѣ Путей Сообщенія—дважды въ годъ—особыхъ сѣздахъ представителей службы движенія по выработкѣ на лѣтніе и зимніе періоды схемъ согласованій въ узловыхъ пунктахъ расписаній поѣздовъ срочнаго обращенія постоянно обращается вниманіе на выборъ товарныхъ поѣздовъ болѣе ускореннаго хода, съ согласованіемъ ихъ въ узловыхъ пунктахъ между примыкающими дорогами: такимъ образомъ, на послѣднемъ сѣздѣ, по установленію расписаній на лѣтній періодъ 1903 года, для перевозки яицъ намѣчены были ускоренные товарные поѣзда (на нѣкоторыхъ дорогахъ они же и воинскіе мирнаго времени) до слѣдующихъ пунктовъ и по слѣдующимъ направленіямъ:

	Количество поретъ.	Средній про- бѣгъ груза въ сутки.
По направленію въ Ригу:		
отъ Рязани чрезъ Смоленскъ	1,154	397,0
» Рязани чрезъ Бологое	1,110	346,8
» Сызрани чрезъ Вязму	1,834	367,0
» Козлова чрезъ Богоявленскъ - Смоленскъ	1,193	384,8
» Воронежа чрезъ Курскъ-Арта- ково	1,312	354,5
» Грязей чрезъ Орель	1,225	350,0
» Харьковъ чрезъ Орель	1,309	353,7
» Елисаветграда чрезъ Бирзулу, Казатинъ, Вильну, Двинскъ . . .	1,620	376,7
» Свіяжска чрезъ Москву-Крейц- бургъ	1,843	335,5
» Нижняго-Новгорода	1,275	398,4
» Ровно чрезъ Вильну-Двинскъ . .	844	383,6
» Камышина чрезъ Козловъ	1,708	363,4
» Саратовъ чрезъ Козловъ-Бого- явленскъ-Смоленскъ	1,617	351,5
» Уфы чрезъ Вязму-Смоленскъ . .	2,441	353,7
» Кургана чрезъ Вязму	3,132	340,4
» Ливенъ чрезъ Орель	1,080	327,0
» Полтавы чрезъ Ромны, Вилейку .	1,305	395,4

	Количество поретъ.	Средній про- бѣгъ груза въ сутки.
отъ Звѣрева чрезъ Грязи, Орель . .	1,815	370,4
» Царицына чрезъ Орель	1,791	351,0
» Валукъ чрезъ Орель	1,432	358,0
» Леокъ чрезъ Грязи-Орель	1,427	348,0
По направленію въ Либаву:		
отъ Кременчуга чрезъ Вилейку . . .	1,278	399,3
» Нижняго-Новгорода чрезъ Мо- скову, Крейцбургъ и Ригу	1,494	355,7
» Свіяжска чрезъ Москву, Крейц- бургъ и Ригу	2,058	316,6
» Челябинска чрезъ Москву, Крейц- бургъ	3,017	335,2
» Козлова чрезъ Богоявленскъ - Смоленскъ	1,363	378,6
» Камышина чрезъ Козловъ, Смо- ленскъ	1,876	329,1
» Царицына чрезъ Грязи-Орель . .	1,978	329,1
» Курска чрезъ Орель	1,246	319,4
» Харьковъ, чрезъ Ворожбу, Бах- мачъ	1,334	317,6
» Ровно чрезъ Вилейку	835	309,5
» Елисаветграда чрезъ Кременчугъ- Ромны	1,422	346,8
» Воронежа чрезъ Курскъ-Бах- мачъ	1,498	305,7
» Валукъ чрезъ Орель-Калкуны . .	1,598	319,6
» Лисокъ чрезъ Ворожбу-Бахмачъ .	1,589	305,5
» Звѣрева чрезъ Никитовку, Ло- зовую, Ворожбу и Бахмачъ . . .	1,870	287,6
По направленію въ С.-Петербургъ:		
отъ Нижняго-Новгорода	1,014	422,5
» Свіяжска	1,544	359,0
» Петровска	1,383	307,3
» Царицына	1,614	366,8
» Кургана чрезъ Сызрань-Ряжскъ- Москва	2,819	348,0
» Звѣрева чрезъ Козловъ	1,644	357,3
» Валукъ чрезъ Елецъ-Тулу	1,336	342,5
» Бѣжецка	453	377,5
» Скопина чрезъ Рязань	941	376,4
» Ливенъ чрезъ Орель-Тулу	1,106	368,0
» Полтавы чрезъ Курскъ	1,467	357,8
» Роменъ чрезъ Вильну	1,360	388,3
» Камышина чрезъ Рязань	1,501	366,5
» Ново-Алексѣевска (К. - К. - С.) чрезъ Курскъ	1,827	358,2

Но, какъ оказывается, по словамъ А. А. Шабуневича, приведенныя выше скорости, повидимому, не удовлетворяютъ яичную торговлю. Такъ, въ запискѣ Н. В. Петрова „Состояніе птицеводства въ Россіи и мѣры къ его улучшенію“ сказано по вопросу перевозки яицъ (стр. 41) нижеслѣдующее: „Въ настоящее время перевозка яицъ производится съ очень небольшою скоростью. Такъ, вагонъ съ яйцами со станціи Сагуны (юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ) проходитъ разстояніе въ 1,647 верстъ—до Либавы—въ 7 дней, тогда какъ это разстояніе можетъ быть свободно пройдено въ 3 дня, особенно, если для перевозки яицъ будутъ организованы спеціальныя поѣзда. Благодаря медленности движенія поѣздовъ и перевозкѣ въ обыкновенныхъ, совершенно неприспособленныхъ ва-

гонахъ, яйца несомнѣнно портятся и теряютъ въ своей стоимости". По мнѣнію гг. Зеллигмана и Марриота въ Либавѣ (сообщенному А. Радзигу), русскія яйца, благодаря неприспособленности нашей желѣзнодорожной сѣти къ ихъ перевозкѣ, теряютъ на англійскомъ рынкѣ въ цѣнѣ отъ 10% до 15%. Если остановиться на меньшей цифрѣ—10%, то и тогда при экспортѣ яицъ, который въ прошломъ году оцѣнивался въ 35 милл. рублей, потеря нашихъ торговцевъ равняется 3½ милл. руб.—и это только по отношенію къ Англій. „Но помимо медленнаго движенія поѣздовъ на прогрессивное развитіе торговыхъ отношеній съ иностранными рынками самымъ неблагоприятнымъ образомъ вліяетъ крайне неправильное движеніе поѣздовъ къ пунктамъ вывоза по сухопутной границѣ и къ морскимъ портамъ (Либава, Рига, Петербургъ), такъ что въ послѣднемъ случаѣ нѣтъ никакой возможности напередъ разсчитать время прибытія поѣзда къ порту. Во время посѣщенія, со второй экспедиціей русскихъ сельскихъ хозяевъ въ ноябрѣ 1901 г. Лондона, когда намъ пришлось говорить съ экспортерами яицъ изъ Россіи о тѣхъ мѣрахъ, которыя могли бы способствовать развитію торговли продуктами птицеводства, всѣ единогласно указывали на необходимость ускоренія поѣздовъ, направляющихся къ портамъ вывоза, и на необходимость установленія срочной доставки товара, безъ чего торговля продуктами птицеводства будетъ носить примитивный характеръ, одинаково невыгодный какъ для производителей, такъ и для экспортеровъ, учитывающихъ рискъ порчи товаровъ соотвѣтствующей скидкой съ его цѣны. Дѣйствительно, только при нормальныхъ условіяхъ транспорта возможно правильное развитіе птицеводства въ странѣ, такъ какъ тогда значительно возрастаетъ требованіе на продукты птицеводства, возрастутъ одновременно и цѣны на нихъ, а слѣдовательно, явится и мотивъ къ улучшенію птицеводства". Затѣмъ, въ „Соображеніяхъ департамента земледѣлія, по запискѣ Н. В. Петрова о состояніи птицеводства въ Россіи и его мѣрахъ къ улучшенію" (стр. 9) въ общихъ чертахъ указано и на необходимость ускоренія пробѣга поѣздовъ, перевозящихъ продукты птицеводства.

Въ дѣйствительности, по заключенію А. А. Шабуневича, относительно приведенныхъ сужденій и пожеланій, имѣется, казалось бы, извѣстное основаніе предполагать, что заявленія о медленной доставкѣ яицъ, касающіяся, главнымъ образомъ, отправокъ съ обыкновенными товарными поѣздами, такъ какъ далеко не всѣ транспорты яицъ слѣдуютъ съ поѣздами ускоренными, а многіе перевозятся и съ поѣздами нормальной скорости, а именно: 1) Прежде всего, какъ указано выше, ускоренные, товарные, согласованные въ узловыхъ пунктахъ, поѣзда имѣются не во всѣхъ направленіяхъ, по которымъ перевозятся яйца, а только въ нѣкоторыхъ. 2) Намѣченные въ извѣстныхъ направленіяхъ ускоренные поѣзда находятся не въ ежедневномъ обращеніи, а назначаются лишь по мѣрѣ дѣйствительной въ нихъ надобности, т. е. только при наличіи достаточнаго количества соотвѣтственнаго для подобныхъ поѣздовъ груза, и поэтому всѣ, хотя бы и повагонныя, но единичныя, отправки яицъ, назначать для коихъ специальный ускоренный поѣздъ не представляется, конечно, возможнымъ, должны по необходимости слѣдовать съ обыкновенными товарными поѣздами. 3) Съ этими же поѣздами, въ виду той же необходимости, совершается перевозка яицъ, хотя и отправленныхъ первоначально съ ускореннымъ, согласованнымъ поѣздомъ, но опоздавшихъ почему-либо прибытіемъ на узловую станцію ко времени отправленія согласованнаго поѣзда по сосѣдней дорогѣ; а такіе случаи опаздываній встрѣчаются нерѣдко и зависятъ отъ многочисленныхъ причинъ, напримѣръ, отъ порчи вагоновъ, нагруженныхъ яйцами; отъ порчи пути; схода съ рельсъ и крушенія на дорогѣ; отъ того преимуущества, которое всякіе вообще товарные поѣзда должны оказывать, въ отношеніи движенія пассажирскимъ поѣздамъ и т. п., словомъ, отъ массы такихъ случайностей, предвидѣть которыя не представляется возможнымъ, и которыя, въ особенности при нашихъ большихъ протяженіяхъ, являются неизбѣжными, и, наконецъ, 4) на тѣхъ дорогахъ, на которыхъ ускоренные согласованные товарные поѣзда

являются въ то же время и воинскими поѣздами мирнаго времени, пользованіе ими поѣздами для перевозки яицъ возможно лишь настолько, насколько таковыя поѣзда свободны отъ перевозокъ воинскихъ грузовъ; слѣдовательно, разъ только весь ускоренный поѣздъ занятъ воинскимъ грузомъ, то яйца приходится дорогѣ посылать съ обыкновеннымъ товарнымъ поѣздомъ. Помимо вышеприведеннаго, значительнымъ тормозомъ для болѣе правильной постановки этого дѣла является совершенное неоповѣщеніе или, очень часто, далеко несвоевременное оповѣщеніе отправителями яицъ подлежащихъ желѣзнымъ дорогъ о предстоящихъ перевозкахъ и вообще отсутствіе какой-либо на сей предметъ въ яичной торговлѣ организации, которая ставила бы вопросъ на болѣе опредѣленную почву; между тѣмъ безъ этого приспособиться къ нуждамъ и требованіямъ торговли, не рискуя понести громадные денежные убытки, представляется для желѣзныхъ дорогъ если и не невозможнымъ, то во всякомъ случаѣ крайне затруднительнымъ. Нагляднымъ же примѣромъ, насколько при предъявленіи желѣзнымъ дорогамъ извѣстныхъ, вполне опредѣленныхъ, заданій дороги могутъ, въ обоюдныхъ интересахъ грузо-хозяевъ и своихъ собственныхъ, удовлетворять означеннымъ требованіямъ, можетъ служить перевозка для экспорта сибирскаго масла, совершающаяся, какъ извѣстно, во всемъ согласно пожеланіямъ грузо-хозяевъ. Что касается, затѣмъ, до возможности высылки яицъ непосредственно въ иностранные пункты назначенія, то въ этомъ отношеніи слѣдуетъ безусловно все, что только требуется, а именно: установлены не только прямые иностранные сухопутныя сообщенія, съ тарифами за все протяженіе перевозки до всѣхъ важнѣйшихъ иностранныхъ станцій, но также и прямое смѣшанное сухопутное-заморское сообщеніе до Лондона и до другихъ англійскихъ рынковъ, съ срочными рейсами пароходствъ, дающими возможность знать время доставки транспортовъ водою.

Затѣмъ, какъ сообщилъ А. А. Шабуневичъ, озабочиваясь установленіемъ возможно болѣе удобной и скорой перевозки по желѣзнымъ дорогамъ яицъ, яичныхъ желтковъ, домашней и битой птицы, а также и другихъ скоропортящихся грузовъ, требующихъ наиболѣе ускоренной ихъ доставки безъ задержки въ узловыхъ пунктахъ, управление желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, предложило начальникамъ казенныхъ и управляющимъ частныхъ дорогъ ввести на зимній періодъ 1903—1904 годовъ въ постоянное ежедневное обращеніе нижеуказанные ускоренные товарные или воинскіе поѣзда, внѣ зависимости количества перевозимыхъ въ нихъ грузовъ, съ пополненіемъ, въ случаѣ надобности, составовъ таковыхъ поѣздовъ вагонами съ грузами другихъ категорій:

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и участковъ ихъ.	ММ поѣздовъ ускоренныхъ товарныхъ или воинскихъ.
Балтійская и псково-рижская:	
Тосно-Ревель	991
Псковъ-Рига	17
Владикавказская:	
Владикавказъ-Ростовъ	21
Никитовка-Лозовая	23
Кіево-полтавская:	
Полтава-Кіевъ	23
Либаво роменская:	
Бахмачъ-Вилейка	23, 101
Вилейка-Кошеды	379, 385
Кошеды-Либава	27
Калкуны-Радзивиличи	29
Радзивиличи-Либава	25
Ромны-Бахмачъ	103
Московско-брестская:	
Москва-Брестъ	25

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и участковъ ихъ.	№№ поѣздовъ ускоренныхъ товарныхъ или воинскихъ.
Моск.-винд.-рыбинская:	
Рыбинскъ-Псковъ	21
Москва-Крейцбургъ	21
Московско-казанская:	
Батраки-Москва	21
Свіяжскъ-Москва	23
Моск.-кіево-воронежская:	
Кіевъ-Москва (черезъ Брянскъ) . . .	12
Артаково-Москва (черезъ Брянскъ) . .	74
Воронежъ-Бахмачъ	23
Воронежъ-Артаково	13
Кіевъ-Артаково	22
Артаково-Курскъ	26
Московско-курская:	
Курскъ-Москва	20, 22
Московско-нижегородская:	
Нижній-Москва	25
Николаевская:	
Москва-Петербургъ	226 230 992
Полѣсская:	
Розно-Вильна	44
Сарны-Вильна	22
Брянскъ-Брестъ	23
Барановичи-Бѣлостокъ	23
Привислинскія:	
Ковель-Прага	21, 213
Брестъ-Варшава	33
Риго-орловская:	
Орелъ-Рига	21, 23
Рига-Муравьево	321, 323
Екатеринославская:	
Ростовъ-Никитовка	15
Ростовъ-Пятихатка	17
К.-х.-севастопольская:	
Севастополь-Курскъ	24
Рязанско-уральская:	
Саратовъ-Рязань	23
Камышинъ-Козловъ	35
Козловъ-Смоленскъ	27
Самаро-златоустовская:	
Челябинскъ-Батраки	21
Спб.-Варшавская:	
Варшава-Петербургъ	126
Вильна-Петербургъ	124
Вилейка-Вержболово	121, 123
Двинскъ-Калкуны	123
Сибирская:	
Обь-Челябинскъ	991
Сызрано-виземская:	
Батраки-Визьма	21
Харьк.-николаевская:	
Харьковъ-Елисаветградъ	21
Мерефа-Ворожба	21

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и участковъ ихъ.	№№ поѣздовъ ускоренныхъ товарныхъ или воинскихъ.
Лозовая-Полтава	25
Пятихатка-Знаменка	25
Кременчугъ-Ромны	25
Елисаветградъ-Харьковъ	24
Юго-восточная:	
Царицынъ-Орелъ	23
Ростовъ-Козловъ	23
Юго-западная:	
Знаменка-Фастовъ	25
Елисаветградъ-Бирзула	11
Знаменка-Цвѣтково	13
Цвѣтково-Вапнярка	25
Вапнярка-Жмеринка	18
Жмеринка-Волочискъ	13
Одесса-Кіевъ	19
Одесса-Казатинъ	14
Казатинъ-Ровно	13
Кишиневъ-Раздѣльная	12 6
Христиновка-Радзивиличи	21
Фастовъ-Ковель (черезъ Казатинъ) . .	19
Кіевъ-Ковель (черезъ Сарны) . . .	21
Ковель-Граево (черезъ Брестъ) . . .	21

Если же какая-либо изъ перечисленныхъ дорогъ встрѣтитъ временное затрудненіе въ назначеніи къ постоянному ежедневному слѣдованію намѣченныхъ номеровъ поѣздовъ, или найдетъ для себя, по мѣстнымъ условіямъ, болѣе удобнымъ замѣнить указанный поѣздъ другимъ, тоже ускореннаго хода, то таковая замѣна допускается только при соблюденіи слѣдующихъ условій: во 1-хъ, по предварительному соглашенію съ надлежащими соседними дорогами и, во 2-хъ, безъ существеннаго нарушенія безостановочнаго слѣдованія черезъ узловыя пункты транзитныхъ грузовъ по направленіямъ ихъ слѣдованія. Объ избранныхъ къ ежедневному обращенію поѣздахъ ускоренныхъ товарныхъ или воинскихъ, предназначаемыхъ для удовлетворенія перевозки грузовъ, требующихъ наиболѣе ускоренной ихъ доставки, мѣстныя управленія желѣзныхъ дорогъ обязаны выставить на станціяхъ у товарныхъ кассъ особыя объявленія, съ указаніемъ въ нихъ: времени отправленія поѣзда съ первоначальной станціи, времени прохода его черезъ данную станцію и прибытія на ближайшую узловую станцію. Независимо сего, дорогамъ-отправительницамъ яицъ (какъ груза преобладающаго по желѣзнымъ дорогамъ скоропорядочнаго) надлежитъ, кромѣ того, объ обращеніи избранныхъ поѣздовъ послать особыя извѣщенія крупнымъ отправителямъ яицъ, комиссіонерамъ, экспортнымъ фирмамъ и вообще лицамъ, наиболѣе оперирующимъ перевозкою яицъ и другихъ скоропорядочныхъ грузовъ въ извѣстномъ районѣ желѣзнодорожныхъ станцій.

Въ общемъ такимъ образомъ, какъ заявилъ А. А. Шабуневичъ, желѣзными дорогами въ настоящее время сдѣлано все возможное въ отношеніи ускоренія передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ скоропорядочныхъ продуктовъ и въ томъ числѣ продуктовъ птицеводства. Не отрицая значительныхъ успѣховъ, достигнутыхъ жел. дорогами въ данной области, г. предсѣдатель, М. М. Федоровъ, Н. П. Елагинъ и нѣкоторые другіе члены совѣщанія обратили вниманіе на то, что главнымъ затрудненіемъ для грузоотправителей въ дѣлѣ перевозки скоропорядочныхъ продуктовъ въ ускоренныхъ поѣздахъ является отсутствіе ручательства и ответственности желѣзной дороги за прибытіе груза въ сроки, назначенные лишь предположительно для подобныхъ поѣздовъ. Уже изъ данныхъ, сообщенныхъ А. А.

Шабуневичемъ, видно, что ускоренные поезда малой скорости сплосшь и рядомъ задерживаются на послѣдующихъ станціяхъ по самымъ разнообразнымъ причинамъ. Въ дѣйствительности такіе задержки случаются весьма часто, причемъ ускоренное передвиженіе теряетъ свое благотѣльное значеніе и грузы прибываютъ въ зависимости отъ случая, раньше или, что бываетъ чаще, значительно позже предполагаемаго срока. При такихъ условіяхъ нѣтъ возможности заключать срочныя дѣлки и пользоваться срочными пароходными рейсами. Поэтому пользование ускоренными поездами малой скорости отразилось бы на торговлѣ продуктами птицеводства благотѣльно лишь при условіи и соответствующаго сокращенія обязательнаго для желѣзной дороги срока доставки груза. Съ своей стороны А. А. Шабуневичъ находилъ, что заставить желѣзныя дороги нести отвѣтственность за срокъ доставки грузовъ, сдаваемыхъ къ перевозкѣ малою скоростью и перевозимыхъ дорогами ускоренными товарными поездами, какъ если бы грузы были сданы къ перевозкѣ большою скоростью, оплачиваемой высшими тарифами, едва ли представляется возможнымъ.

Большинство членовъ совѣщанія высказалось, однако, за желательность соответствующаго сокращенія срока обязательной доставки по желѣзнымъ дорогамъ продуктовъ птицеводства въ пункты назначенія ихъ при перевозкѣ въ ускоренныхъ поездахъ малой скорости.

Улучшеніе условій торговли продуктами птицеводства.

Переходя къ обсужденію вопроса объ улучшеніи условій торговли продуктами птицеводства, совѣщаніе высказалось прежде всего за желательность содѣйствія учрежденію въ районахъ птицеводства товариществъ птицеводовъ въ цѣляхъ непосредственнаго сбыта своихъ продуктовъ на крупные рынки и экспортнымъ домамъ. Помимо устраненія мелкаго посредничества, въ данномъ случаѣ важно улучшеніе самаго качества товара, путемъ болѣе строгой его браковки и образованія однородныхъ партій. Въ настоящее же время, какъ извѣстно, низкая сравнительно расцѣнка русскихъ яицъ, въ особенности на заграничныхъ рынкахъ, въ значительной мѣрѣ обусловливается плохой сортировкой товара, причемъ въ одной и той же партіи попадаются яйца различныхъ качествъ какъ по свѣжести, такъ и по величинѣ. Теперешній скупщикъ совершенно не заинтересованъ въ качествѣ товара, а лишь въ возможности увеличенія количества сборки, экспортеръ же вынужденъ, въ виду конкуренціи, принять товаръ изъ опасенія остаться безъ него и не выполнить принятой на себя поставки. Въ результатѣ страдаютъ и сельскіе хозяева, и экспортеры. Организанія мелкихъ союзовъ для правильной сборки товара, сортировки его и непосредственнаго сбыта крупнымъ торговцамъ была бы въ интересахъ какъ сельскаго хозяйства, такъ и торговли. Для правильной постановки торговли птицей, яйцами, перьями и пухомъ въ крупныхъ центрахъ весьма важно устройство здѣсь правильно функционирующихъ биржъ. Такія биржи, напримѣръ, въ С.-Петербургѣ, по торговлѣ птицею и яйцами существуютъ и нынѣ, но онѣ негласныя и потому не вполне достигаютъ цѣли. Всего правильнѣе было бы включить продукты птицеводства въ кругъ операций, которыя производятся на мясныхъ биржахъ, уже существующихъ въ двухъ главныхъ центрахъ оптовой торговли птицей и яйцами—въ С.-Петербургѣ и Москвѣ. Очень важнымъ условіемъ для правильной постановки этой торговли явились бы, конечно, какъ указывалось выше, холодильныя склады, которые дали бы возможность продавцамъ, птицеводамъ и особенно союзамъ ихъ доставлять на крупные рынки товары и здѣсь распоряжаться ими безъ необходимости продать немедленно. При наличіи такихъ складовъ могли бы возникнуть и аукціоны, которые облегчили бы сбытъ мелкимъ потребителямъ и въ лавки.

Заключеніе.

Въ общемъ, въ цѣляхъ улучшенія условій сбыта продуктовъ птицеводства, совѣщаніе признало желательнымъ:

А. Повышеніе качества поступающихъ въ продажу продуктовъ птицеводства путемъ улучшенія породы разводимой птицы, въ особенности куръ, въ интересахъ усиленія ихъ носкости и мясности, причемъ должны быть расширены размѣры содѣйствія, оказываемаго со стороны правительства частной и общественной инициативѣ въ данной области.

Б. Улучшеніе ветеринарно-санитарныхъ условій сбыта, для чего необходимы:

1) немедленное приведеніе въ исполненіе постановленій совѣщанія, образованнаго въ мартѣ минувшаго года при ветеринарномъ управленіи, а именно:

а) дозволить вывозъ домашней птицы лишь изъ мѣстностей, благополучныхъ по эпизоотіямъ, опаснымъ для нея;

б) подвергать сію птицу ветеринарному осмотру передъ погрузкою въ вагоны или въ пути въ мѣстахъ отдыха и кормежки;

в) производить окончательный досмотръ птицы, вывозимой въ Германію, въ нашихъ предѣлахъ, для чего въ настоящее время необходимо устройство птичьяго двора въ Вержболово;

2) распространеніе ветеринарно-санитарнаго надзора на гусей, передвигаемыхъ гономъ;

3) установленіе спеціальнаго санитарно-ветеринарнаго надзора въ главнѣйшихъ птицеводныхъ районахъ;

4) организанія санитарно-ветеринарнаго надзора надъ откормочными заведеніями и надъ птичьими бойнями;

5) введеніе птицеводства въ кругъ предметовъ преподаванія въ учебныхъ заведеніяхъ, предназначенныхъ для подготовки ветеринарнаго персонала.

В. Содѣйствіе со стороны правительства общественной и частной инициативѣ въ дѣлѣ устройства складовъ-холодильниковъ для храненія битой птицы:

а) на мѣстахъ ея отправки;

б) въ экспортныхъ пунктахъ и

в) въ главнѣйшихъ центрахъ потребленія.

Г. Учрежденіе особаго техническаго бюро для руководства дѣломъ устройства приспособленій для искусственнаго охлажденія продуктовъ птицеводства въ мѣстахъ храненія, а равно при перевозкѣ ихъ въ вагонахъ и на парходахъ.

Д. Улучшеніе условій передвиженія продуктовъ птицеводства по желѣзнодорожнымъ путямъ, для чего желательны:

1) обязательное устройство непосредственно желѣзными дорогами приспособленій въ вагонахъ для предупрежденія порчи яицъ отъ холода зимою и отъ духоты лѣтомъ (обивка вагоновъ войлокомъ, устройство вентиляціи и т. п.), причемъ расходы по такимъ приспособленіямъ могутъ быть возмѣщаемы соответствующимъ повышеніемъ тарифовъ;

2) устройство вагоновъ-ледниковъ для перевозки битой птицы изъ такихъ пунктовъ отправки ея, гдѣ имѣются склады холодильники;

3) увеличеніе числа вагоновъ съ спеціальными приспособленіями для перевозки живой птицы (подраздѣленія на ярусы и улучшеніе ихъ конструкціи);

4) разрѣшеніе грузохозяевамъ нагружать и разгружать вагоны собственными средствами во избѣжаніе порчи товара;

5) установленіе возможно частаго и регулярнаго обращенія между главнѣйшими пунктами отправки продуктовъ птицеводства и главнѣйшими для нихъ пунктами сбыта ускоренныхъ поездовъ малой скорости;

6) установленіе обязательнаго сокращеннаго срока для прибытія такихъ поездовъ въ пункты назначенія съ установленіемъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за срочность.

Е. Улучшеніе условій торговли продуктами птицеводства путемъ:

- 1) содѣйствія со стороны правительства образованію товариществъ птицеводовъ для сбыта своихъ продуктовъ;
- 2) учрежденія акціонерныхъ обществъ и товариществъ птицеводовъ и торговцевъ для экспорта продуктовъ птицеводства;
- 3) поощренія биржевой торговли продуктами птице-

водства прежде всего включеніемъ торговли этимъ товаромъ въ операціи мясныхъ биржъ;

- 4) поощренія купли-продажи яицъ въ оптовой торговлѣ вѣсомъ, а не счетомъ.

Вопросы о пониженіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ на продукты птицеводства совѣщаніе постановило передать на усмотрѣніе департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1100 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL. 733-7321

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1100 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL. 733-7321