

НМПр КН-2

ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

1875

КНИЖКА ШЕСТАЯ.

ИЗДАНИЕ СТАТИСТИЧЕСКАГО ОДѢЛА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке), по Фонтанкѣ, № 99.

1875.

НМ Пр
КН - 2.

ЖУРНАЛЪ
МИНИСТЕРСТВА
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ
1875
КНИЖКА ШЕСТАЯ.

ИЗДАНИЕ СТАТИСТИЧЕСКАГО ОТДѢЛА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке), по Фонтанкѣ № 99.
1875.

Печатано по распоряженію Статистическаго Отдѣла Министерства
Путей Сообщенія.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ.

ВЪ ЛИВАДИИ СЕНТЯБРЯ 26-ГО ДНЯ 1875 ГОДА.

Увольняется въ отпускъ. Состоящій по Министерству Путей Сообщенія и въ распоряженіи Путиловскаго Товарищества по устройству желѣзной дороги и С.-Петербургскаго морскаго канала, Инженеръ Коллежскій Секретарь Пузына — за границу на шесть мѣсяцевъ.

ВЪ ЛИВАДИИ, ОКТЯБРЯ 16-ГО ДНЯ 1875 ГОДА.

Производится. Состоящій по Министерству Путей Сообщенія и въ Обществѣ Шуйско-Ивановской желѣзной дороги, Управляющимъ дорогою, Инженеръ Титулярный Совѣтникъ Балкашинъ, за усердные труды и примѣрную дѣятельность по управленію, въ теченіи семи лѣтъ, означенною дорогою, — въ Коллежскіе Ассесоры, со старшинствомъ со дня выслуги установленнаго въ чинѣ Титулярнаго Совѣтника срока, съ 20 іюня 1869 года.

ВЪ ЛИВАДИИ, ОКТЯБРЯ 24-ГО ДНЯ 1875 ГОДА.

Продолжается срокъ отпуска. Состоящему по Министерству Путей Сообщенія сверхъ штата, Инженеръ Надворному Совѣтнику Семенчинову—за границу, для излеченія болѣзни, на пять мѣсяцевъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ, ДЕКАБРЯ 4-ГО ДНЯ 1875 ГОДА.

Исключается изъ списковъ умершій: Субалтернъ-офицеръ 2 военно-рабочей команды I Отдѣленія Управленія Путей Сообщенія на Кавказѣ, Прапорщикъ И л ъ и н ѣ.

ПРИКАЗЫ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

№ 126. Сентября 20-го дня 1875 года.

Представители торговыхъ домовъ въ г. Нарвѣ и судопромышленники, торгующіе по р. Западной Двинѣ, обратились ко мнѣ съ заявленіемъ благодарности: первые—мѣстному Начальству Путей Сообщенія за труды и вполне успешное исполненіе работъ по очищенію р. Наровы отъ камней, и вторые—Начальнику 4 Дистанціи I Отдѣленія VII-го Округа Путей Сообщенія Коллежскому Ассесору Гилевскому, за полезную его дѣятельность въ теченіе 3-хъ лѣтняго завѣдыванія Дистанціею и за очистку отъ камней главной пристани на р. Западной Двинѣ у г. Витебска.

Дѣлая извѣстнымъ объ этомъ по Министерству Путей Сообщенія, объявляю мою благодарность завѣдывавшимъ работами на р. Наровѣ: состоящему въ распоряженіи Правленія I Округа Инженеръ Коллежскому Совѣтнику Пѣшкову и завѣдывающему 7-ю Дистанціею II Отдѣленія Округа Инженеръ Коллежскому Ассесору Стремоухову; и завѣдывающему судоход-

ствомъ по р. Западной Двинѣ Начальнику 4 Дистанціи I Отдѣленія VII Округа Коллежскому Ассесору Гилевскому, за ихъ полезную дѣятельность.

№ 127. Сентября 20-го дня 1875 года.

Назначается: Прикомандированный къ Министерству Путей Сообщенія Капитанъ 1 ранга Шульцъ—Членомъ Комитета Временнаго Управленія по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала, съ оставленіемъ и Членомъ Навигаціонно-Описной Коммисіи.

Утверждаются: Состоящіе по Министерству и въ Обществахъ желѣзныхъ дорогъ:

Балтійской—Инженеръ Надворный Совѣтникъ Щенетовъ.

Рязско-Вяземской—Инженеръ Титулярный Совѣтникъ Кетрицъ 3-й.

— Оба исправляющими должности Управляющихъ этими дорогами на время болѣзни, или отлучки сихъ послѣднихъ съ линій дорогъ, на 1875 годъ.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года № 199, состоящей по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Титулярный Совѣтникъ Станиславскій увольняется въ Общество Привислянскій желѣзной дороги, съ утвержденіемъ Помощникомъ Главнаго Инженера этой дороги, съ оставленіемъ по Министерству.

№ 128. Сентября 20-го дня 1875 года.

Высочайшимъ повелѣніемъ, 24 іюня сего года, представлено Министру Путей Сообщенія учреждать должности Инспекторовъ судоходства и ихъ помощниковъ на рѣкахъ и водяныхъ системахъ и опредѣлить, ближайшимъ образомъ, обязанности, предѣлы власти и подчиненность Инспекторовъ

судоходства и ихъ помощниковъ, а равно отношенія ихъ къ Начальникамъ Округовъ и судоходныхъ дистанцій (Собр. Узак. и распоряж. Правит. 1875 г. № 63 ст. 744)

Во исполненіе этой Высочайшей воли, представивъ Правительствующему Сенату, для распубликованія во всеобщее свѣдѣніе, утвержденную мною, 17-го сего сентября, Инструкцію для Инспекторовъ судоходства и ихъ помощниковъ—предлагаю оную къ руководству и исполненію по принадлежности.

На подлинной рукою Г. Министра Путей Сообщенія написано:

«Утверждаю».

17 сентября 1875 года.

ИНСТРУКЦІЯ

ДЛЯ ИНСПЕКТОРА РѢЧНАГО СУДОХОДСТВА И ЕГО ПОМОЩНИКОВЪ.

Для ближайшаго надзора за порядкомъ судоходства по рѣкамъ и озерамъ, учреждаются *) Инспекціи, состоящія изъ Инспектора судоходства и его помощниковъ.

Инспекторъ судоходства и его помощники, при исполненіи возложенныхъ на нихъ обязанностей, руководствуются нижеслѣдующею инструкціею.

І. Права и обязанности Инспектора судоходства.

І. Инспектору судоходства поручается надзоръ за плаваніемъ по рѣкѣ всякаго рода паровыхъ, парусныхъ и гребныхъ судовъ и плотовъ, за порядкомъ на пристаняхъ и дру-

*) На основаніи § 1 Высочайше утвержденныхъ 3 октября 1867. года правилъ плаванія судовъ по р.р. Волгѣ и Камѣ и Высочайшаго повелѣнія 24 іюня 1875 года.

гихъ мѣстахъ причала и на мѣстахъ стоянки судовъ, за вѣрностію постановки бакеновъ, створныхъ и другихъ береговыхъ и плавучихъ знаковъ, и вообще за точнымъ исполненіемъ всѣхъ, установленныхъ для судоходства правилъ и тѣхъ обязанностей начальниковъ судоходныхъ дистанцій и отдѣльныхъ начальниковъ рѣчныхъ постовъ, которыя относятся до порядка судоходства.

2. Для непосредственнаго исполненія всѣхъ этихъ требованій, Инспектору назначаются, смотря по обширности ввѣреннаго инспекціи бассейна, одинъ или болѣе помощниковъ.

Для плаванія по системѣ и исполненія обязанностей по инспекціи, въ распоряженіе послѣдней назначается соотвѣтственное числу помощниковъ, число паровыхъ или парусныхъ судовъ и каждый помощникъ есть въ тоже время и командиръ пароваго или паруснаго судна.

3. Инспекторъ подчиненъ Начальнику Округа Путей Сообщенія. Мѣстные судоходные начальники исполняютъ всѣ требованія и распоряженія Инспектора, касающіяся судоходнаго пути и порядка судоходства.

Мѣстопробываніе Инспектора опредѣляется приказомъ по Министерству.

Примѣчаніе. Въ случаѣ, если предѣлы участка, порученнаго завѣдыванію Инспектора судоходства, входятъ въ составъ нѣсколькихъ Округовъ, то относительно подчиненности Инспектора Начальнику Округа даются особыя указанія.

4. По вскрытіи рѣки, Инспекторъ обязанъ, самъ и черезъ своихъ помощниковъ, осмотрѣть весь судоходный путь въ предѣлахъ ввѣренной ему части бассейна рѣки и привести въ извѣстность всѣ послѣдствія ледохода въ отношеніи зимовавшихъ судовъ и хода рѣки, и о замѣченномъ донести Начальнику Округа, съ объясненіемъ всѣхъ особенныхъ случаевъ, происшедшихъ съ судами во время зимовки или ледохода, какъ равно отъ дѣйствія прибывлой воды; причемъ представить и

свои соображенія о мѣрахъ къ устраненію случайностей, гдѣ это окажется возможнымъ.

5. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ во время весенняго разлива берега покрываются водою, Инспекторъ обозначаетъ фарватеръ утвержденными для сего знаками и, если окажется необходимымъ измѣнить число или мѣсто знаковъ, ставившихся въ полную воду прошедшаго года, то о такихъ измѣненіяхъ въ свое время ставить въ извѣстность судовладельцамъ, чрезъ мѣстныхъ начальниковъ дистанцій и вывѣшиваніемъ объявленій на пристаняхъ.

6. По мѣрѣ спада весеннихъ водъ и обнаженія заливаемыхъ ими бечевниковъ и гидротехническихъ сооружений, Инспекторъ обязанъ, самъ и чрезъ своихъ помощниковъ осмотрѣть ихъ и описать, сколь возможно благовременно, всѣ происшедшія въ нихъ поврежденія. Описанія эти Инспекторъ представляетъ Начальнику Округа, для зависящаго распоряженія, съ своимъ заключеніемъ о тѣхъ исправленіяхъ, кои не терпятъ отлагательства, и о тѣхъ, которыя могутъ быть произведены въ теченіи навигаціи. Начальникъ Округа, по своему усмотрѣнію, или дѣлаетъ тотчасъ необходимыя распоряженія по исправленію поврежденій, или предварительно командировать, для подробнаго осмотра поврежденій, техникумовъ.

7. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы, по мѣрѣ пониженія воды, необходимые бакены, вѣхи и створные знаки были устанавливаемы на своихъ мѣстахъ своевременно и согласно принятой системы. Время это опредѣляется глубиною воды, достаточною для судовъ съ полною осадкою и тѣмъ соображеніемъ, что лучше поставить предостерегательный знакъ слишкомъ рано, чѣмъ слишкомъ поздно. Для грузоваго судна, встать на мель при убывающей водѣ, большею частью, бываетъ гибельно.

Въ это же время учреждаются рѣчные предупредительные посты, для показанія, посредствомъ шаровъ и чиселъ на черной доскѣ, настоящей наименьшей глубины на меляхъ.

8. Инспекторъ, промѣряя ходъ рѣки, повѣряетъ мѣста различныхъ знаковъ. Онъ осматриваетъ состояніе постовъ, исправность брантвахтъ, бараконъ, разѣздныхъ лодокъ и сигнальных знаковъ; свидѣтельствуемъ правильность установки водомѣрныхъ реекъ (футштоковъ) и показанія ихъ о состояніи воды, принимаетъ всѣ зависящія отъ него мѣры къ отращиванію затрудненій судоходства и, буде потребуются какіе либо для сего расходы, представляетъ объ этомъ Начальнику Округа.

9. На меляхъ — особенно затруднительныхъ для судоходства, которыя не могутъ быть или, почему либо, не могли быть расчищены, Инспекторъ назначаетъ усиленный составъ команды для водяного поста и испрашиваетъ у Начальника Округа, если усмотритъ въ томъ надобность, назначенія особаго лица для завѣдыванія постомъ и для распоряженій къ поддержанію очереди и порядка въ переходѣ судовъ чрезъ ~~мели~~.

10. Въ случаѣ открытія новыхъ, до того времени неизвѣстныхъ, опасныхъ для судоходства, мелей, карчей или подводныхъ камней и т. п., Инспекторъ обязанъ тотчасъ оградить ихъ вѣхами, и, буде признаетъ вынутіе камней или карчей неотложно необходимымъ, дѣлаетъ надлежащее распоряженіе для немедленнаго производства этой работы, донося въ то же время Начальнику Округа о сдѣланномъ распоряженіи. Начальникъ Округа, если сочтетъ нужнымъ, командироветъ къ этимъ работамъ Инженера.

11. Въ случаяхъ особенной затруднительности для судоходства на перекатахъ и невозможности немедленно устранить встрѣченныя затрудненія, Инспекторъ, принявъ необходимыя мѣры чрезъ мѣстнаго Начальника дистанціи, въ тоже время представляетъ Начальнику Округа о необходимости организовать особую наблюдательную Коммисію изъ Инженера Путей Сообщенія, по назначенію Начальника Округа, и двухъ или болѣе депутатовъ отъ купечества, по соглашенію съ мѣ-

ственнымъ городскимъ Управленіемъ, а гдѣ есть — съ Биржевымъ Комитетомъ. Обязанности Коммисіи должны заключаться: въ строгомъ и справедливомъ наблюденіи очереди прохода судовъ чрезъ перекать, въ повѣркѣ осадки судовъ, слѣдующихъ чрезъ эту мель, и вообще въ точномъ соблюденіи установленныхъ для судоходства правилъ.

Затѣмъ, вся отвѣтственность за исполненіе правилъ и мѣръ на этомъ перекатѣ, лежитъ на членахъ Коммисіи.

12. Въ теченіи всего навигаціоннаго времени, Инспекторъ обязанъ, сколь возможно чаще, осматривать посты и предостерегательные знаки на протяженіи ввѣренной ему части бассейна рѣки; постоянно наблюдаетъ за исполненіемъ судовыми шкиперами всѣхъ судоходныхъ правилъ, какъ во время плаванія и встрѣчи другъ съ другомъ, такъ и во время стоянки на якорѣ или у берега. Кромѣ того Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы какъ на паровыхъ, такъ и на всѣхъ парусныхъ и грузовыхъ судахъ и плотяхъ—принадлежности якорной стоянки, какъ-то: якоря, канаты и проч.—были въ полномъ количествѣ и въ совершенной исправности.

Въ случаѣ нарушенія кѣмъ бы то ни было этихъ правилъ, Инспекторъ тотчасъ принимаетъ мѣры къ прекращенію безпорядковъ лично, чрезъ своихъ помощниковъ, или чрезъ Начальниковъ дистанцій; въ болѣе важныхъ случаяхъ доводитъ до свѣдѣнія Начальника Округа, а въ случаяхъ особенныхъ, не терпящихъ отлагательства, доноситъ телеграммой Министру Путей Сообщенія, съ представленіемъ копіи съ донесенія Начальнику Округа.

13. Заготовка береговыхъ и плавучихъ знаковъ производится мѣстными Окружными Правленіями; Инспекторъ же обязанъ заблаговременно представлять Начальнику Округа о количествѣ потребныхъ на предстоящую навигацію дополнительныхъ бакеновъ, указательныхъ и береговыхъ знаковъ, со всѣми ихъ принадлежностями, съ подробнымъ указаніемъ мѣстъ, куда они назначаются. Сохраненіе знаковъ въ цѣлости и уборка

ихъ при закрытіи навигаціи, по распоряженію Инспектора, производится Начальниками дистанцій.

Разстановка бакеновъ и оградительныхъ знаковъ, передвиженіе ихъ съ одного мѣста на другое, и вообще всякое распоряженіе бакенами и знаками, въ отношеніи указанія судоваго пути, остается на личной обязанности и отвѣтственности Инспекціи. По окончаніи навигаціи, по распоряженію Инспектора, постовые сторожа сдаютъ знаки по описи Начальникамъ судоходныхъ дистанцій, у которыхъ они и числятся по шнуровымъ книгамъ и хранятся до будущей навигаціи.

14. Наемъ лоцмановъ, людей для службы на постахъ и пристаняхъ производится мѣстнымъ судоходнымъ начальствомъ. Инспекторъ представляетъ Начальнику Округа заблаговременно о числѣ тѣхъ и другихъ, потребныхъ для предстоящей навигаціи, и распредѣляетъ ихъ чрезъ своихъ помощниковъ и начальниковъ дистанцій, сообразно дѣйствительной надобности.

15. Лоцмана и вольнонаемные люди снабжаются, каждый, особою книжкою, по формѣ, которая будетъ установлена Министерствомъ Путей Сообщенія. Книжку эту каждый лоцманъ и служащій долженъ имѣть всегда при себѣ. Какъ Инспекторъ, такъ Помощники его и Начальники дистанцій, когда сочтутъ нужнымъ, записываютъ свои замѣчанія въ означенной книжкѣ. Замѣчанія эти, по разсмотрѣніи Инспекторомъ вмѣстѣ съ Начальниками дистанцій, могутъ вести къ назначенію дополнительнаго содержанія служащему или другаго вознагражденія, въ предѣлахъ предоставленной Инспектору власти, или къ смѣщенію служащаго.

16. Инспекторъ, въ случаѣ замѣченныхъ имъ въ предѣлахъ инспекціи со стороны мѣстныхъ чиновъ вѣдомства Путей Сообщенія и другихъ лицъ какихъ либо уклоненій отъ исполненія ими такихъ служебныхъ обязанностей, которыя прямо или косвенно вліяютъ на правильное движеніе судоходства, или такихъ распоряженій, которыя нарушаютъ уста-

новленные для судоходства порядки, доводить о семъ до свѣдѣнія Начальника Округа.

17. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы Помощники его содержали ввѣренныя имъ суда въ должной исправности, чтобы ухотъ за корпусомъ судна, за вооруженіемъ и за машиною и дѣйствія послѣдней соотвѣтствовали техническимъ требованіямъ благоустроенной судовой службы; чтобы команда судна была одѣта прилично, чисто и соотвѣтственно времени года, чтобы пища была здоровая. Инспекторъ повѣряетъ и свидѣтельствуеетъ работы производимыя его Помощниками и удостоверяетъ путевые журналы ихъ судовъ. Въ случаѣ поврежденія въ суднѣ, Инспекторъ представляетъ объ ономъ въ Окружное Правленіе актъ, излагаетъ соображенія свои о стоимости и срокѣ исправленія; при чемъ, если нужно, для скорѣйшаго возстановленія дѣйствія судна, испрашиваетъ депешю разрѣшенія приступить къ работѣ, указавъ въ этомъ случаѣ приблизительную стоимость исправленія.

18. На случай экстренныхъ расходовъ по судоходству, недопускающихъ отлагательства, Инспекторъ получаетъ изъ подлежащаго Округа потребный авансъ, въ израсходованіи котораго отчетъ представляетъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Окружнаго Правленія, согласно дѣйствующихъ правилъ счетоводства. Расходы Инспекторъ производитъ только въ экстренныхъ, нетерпящихъ отлагательства, случаяхъ за личною отвѣтственностію въ экстренности расхода. Если при этомъ будутъ пріобрѣтены какіе либо матеріалы или инструменты, то по минованіи въ нихъ надобности, они сдаются при описи мѣстнымъ Начальникамъ судоходныхъ дистанцій, обязаннымъ вести матеріальную отчетность.

19. За все навигаціонное время, Инспекторъ ведетъ подробный журналъ о своихъ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ, о случаяхъ имъ замѣченныхъ и о заслуживающихъ вниманія свѣдѣніяхъ, доставленныхъ ему его Помощниками, Начальниками дистанцій или частными лицами, повѣряя по возможно-

сти эти свѣдѣнія лично. По окончаніи навигаціи, Инспекторъ представляетъ подлинный журналъ Начальнику Округа; при чемъ въ особой запискѣ объясняетъ о всѣхъ замѣченныхъ неудобствахъ для судоходства, происходящихъ какъ отъ естественнаго положенія пути, такъ и отъ недостатка принятыхъ искусственныхъ мѣръ, или установленныхъ правилъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ указываетъ, какими, по его мнѣнію, мѣрами означенныя неудобства могутъ быть устранены.

20. При столкновеніи судовъ и при несчастныхъ случаяхъ по судоходству, Инспекторъ обязанъ, по возможности немедленно, лично изслѣдовать всѣ сопровождавшія дѣло техническія обстоятельства, провѣрить актъ съ объяснительнымъ чертежемъ, составленный потерпѣвшими лицами и за тѣмъ немедленно донести о томъ Начальнику Округа, а въ особенныхъ случаяхъ и Министру Путей Сообщенія.

II. Права и обязанности Помощника Инспектора.

21. Помощникъ Инспектора, завѣдуя ввѣренною ему частию бассейна рѣки, подъ ближайшимъ надзоромъ Инспектора, находится въ полномъ его распоряженіи.

22. Помощники Инспектора и Начальники дистанцій, содѣйствуя другъ другу, заботятся о надлежащемъ состояніи хода рѣки и объ успѣшномъ плаваніи судовъ, проходящихъ по ввѣренной имъ части бассейна рѣки.

23. Помощнику Инспектора, для исполненія его обязанностей, ввѣряется паровое или парусное судно, съ полною отвѣтственностію за сохранность и цѣлость какъ самаго судна, такъ и его имущества, а равно за благонадежность нанимаемой имъ прислуги и знаніе ею своихъ обязанностей.

24. Помощникъ Инспектора производитъ всѣ заготовленія необходимыхъ для ввѣреннаго ему судна матеріаловъ, а также обыкновенный и экстренный ремонтъ.

25. При расходованіи суммъ на указанныя въ статьѣ 24 потребности, а также въ отношеніи истребованія суммъ аван-

сами, храненія казеннаго имущества, веденія и представленія денежной и технической отчетности. Помощникъ Инспектора обязанъ руководствоваться, во первыхъ дѣйствующими по сему предмету законоположеніями и правилами какъ общими, такъ и специально установленными для вѣдомства Путей Сообщенія, и во вторыхъ, особымъ годичнымъ росписаніемъ этихъ потребностей, заготовокъ работъ и суммъ. Это росписаніе Правленіе Округа составляетъ и, по соглашенію съ Инспекторомъ судоходства, утверждаетъ на каждый годъ впередъ, въ мѣрѣ ассигнованной на сей предметъ годичной суммы.

26. Помощнику Инспектора предоставляется: недочеты по одной статьѣ росписанія покрывать остатками отъ другой не иначе какъ по особому, на каждый разъ, разрѣшенію Начальника Округа, или Правленія.

На мелкія, непредвидимыя экстренныя исправленія поврежденій, въ распоряженіе Помощника Инспектора назначается по росписанію особая сумма, не свыше однако ста рублей на навигацію.

27. Вообще, Помощникъ Инспектора, постояннымъ наблюденіемъ за содержаніемъ ввѣреннаго ему судна, всемѣрно стараются сокращать расходы и ни въ какомъ случаѣ не выходитъ изъ ассигнованныхъ по статьямъ росписанія суммъ.

28. Въ случаѣ такихъ поврежденій судна, его вооруженія или машины, исправленіе которыхъ потребуетъ продолжительной остановки его, а равно по установкѣ судна на мѣсто зимовки, гдѣ долженъ производиться годовой ремонтъ, Помощникъ Инспектора, совместно съ Инспекторомъ судоходства, составляетъ акты, въ которыхъ: въ первомъ случаѣ, объясняются обнаружившіяся поврежденія и причины ихъ, необходимое на исправленіе время и приблизительная стоимость исправленія, а во второмъ опредѣляется подробно необходимый ремонтъ всѣхъ частей судна и приблизительная стоимость ремонта. Акты эти сообщаются Инспекторомъ немедленно Окружному Правленію.

29. Помощникъ Инспектора ведетъ со всею точностію, съ надлежащею ясностію и полнотою, слѣдующіе документы:

а) Путевой журналъ, по образцу утвержденному Навигационно-Описною Коммисіею.

б) Шнуровую, по установленному образцу, книгу о приходѣ и расходѣ топлива, запасовъ и прочаго имущества судна и

в) Счеты по авансамъ денежныхъ суммъ, требуя для того отъ подлежащихъ мѣстъ заблаговременно справочныя цѣны и отбирая отъ продавцовъ, поставщиковъ и прочихъ лицъ требуемыя дѣйствующими финансовыми правилами росписки при самомъ разсчетѣ съ означенными лицами.

30. Помощникъ Инспектора представляетъ Инспектору судноходства:

а) въ началѣ каждаго мѣсяца, выписку изъ путевого журнала за истекшій мѣсяцъ;

б) о случаяхъ значительнаго поврежденія судна во время навигаціи (ст. 28) и объ особыхъ происшествіяхъ на суднѣ;

в) подробныя описи исправленій, произведеннымъ въ случаяхъ обыкновеннаго или экстреннаго ремонта, и вѣдомости заготовленій принадлежностей для судна, съ показаніемъ цѣнности сихъ послѣднихъ, тотчасъ по исполненіи работъ и заготовленіи принадлежностей;

е) ежегодно, къ 1 ноября, требованіе объ отпускѣ шнуровыхъ книгъ, нужныхъ для наступающаго года;

д) ежемѣсячно, въ первыхъ числахъ, краткіе счеты по установленной формѣ № 33 о приходѣ, расходѣ и остаткѣ изъ отпущенныхъ командиру авансовыхъ суммъ;

г) заблаговременныя требованія объ отпускѣ новаго аванса, съ приложеніемъ полныхъ счетовъ со всѣми слѣдующими документами по расходамъ, произведеннымъ изъ предъидущаго аванса; и

ж) не позже 1-го января наступающаго года, путевой журналъ, исполнительную смѣту и шнуровую книгу о приходѣ, расходѣ и остаткѣ матеріаловъ, со всѣми слѣдующими къ нимъ

документами, а также общія свѣдѣнія о произведенныхъ въ теченіи года расходахъ и сравнительную вѣдомость о цѣнахъ и стоимости содержанія судна въ отчетный и предшествовавшій ему годы.

31. Помощникъ Инспектора снимается съ якоря и совершаетъ переходы не иначе, какъ по письменнымъ или словеснымъ приказаніямъ Инспектора судоходства или Начальника Округа.

Въ случаяхъ особенныхъ, требующихъ внезапной помощи, или безотлагательныхъ распоряженій на мѣстѣ, Помощникъ Инспектора можетъ сняться съ якоря и не имѣя разрѣшенія Инспектора или Начальника Округа, но онъ доноситъ о встрѣтившейся необходимости при первой возможности.

32. Объ отбытіи своемъ и прибытіи на мѣсто стоянки, командиръ обязанъ доносить, каждый разъ, Инспектору судоходства и Начальнику Округа, съ объясненіемъ числа и часа.

33. Во время плаванія съ Инспекторомъ судоходства или Начальникомъ Округа, командиръ долженъ быть въ полномъ ихъ распоряженіи.

Въ случаяхъ, представляющихъ какую либо опасность, командиръ докладываетъ находящемуся на суднѣ Начальнику, и затѣмъ дѣйствуетъ по его указаніямъ, или, если таковыхъ не получить, по собственному усмотрѣнію. Подобные случаи должны быть подробно описаны въ путевомъ журналѣ.

34. Если Помощникъ Инспектора найдетъ невозможнымъ совершить требуемые рейсы, не выходя изъ суммъ, ассигнованныхъ по росписанію на содержаніе и плаваніе его судна, то онъ долженъ объ этомъ своевременно донести Инспектору, съ указаніемъ имѣющихся въ его распоряженіи средствъ.

35. Помощникъ Инспектора обязанъ замѣчать неисправности въ отношеніи разстановки бакеновъ и вообще ограждающихъ знаковъ, неисполненіе капитанами встрѣчныхъ судовъ и гонщиками плотовъ правилъ относительно отличительныхъ огней, сигналовъ и вообще всего того, что постановлено

правилами судоходства и письменно заявлять о семъ немедленно Инспектору, а словесно на лежащихъ по пути рѣчныхъ постахъ.

36. Помощникъ Инспектора судоходства, во время самостоятельнаго въ этомъ званіи плаванія, пользуется всѣми правами и несетъ всѣ обязанности Инспектора судоходства, если въ этомъ отношеніи не сдѣлано какихъ либо ограниченій въ данныхъ ему специальныхъ предложеніяхъ Инспектора или Начальника Округа.

37. Въ случаѣ болѣзни, отпуска или вообще отсутствія Инспектора, обязанности его исполняетъ старшій изъ помощниковъ его, или назначенный для сего Министромъ Инженеръ, или Морской Офицеръ.

П о д п и с а л и:

Завѣдывающій Департаментомъ Шоссейн. и Водян. Сообщ. *А. Клаусъ.*

Предсѣдатель В ы с о ч а й ш е учрежденной Навигаціонно-Описной
Коммисіи Инженеръ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Фадѣевъ.*

С к р ѣ п и л ъ: Дѣлопроизводитель *Ө. Каширинъ.*

№ 129. Сентября 21-го дня 1875 года.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Думы Знака Отличія безпорочной службы, въ 22 день минувшаго августа, Всемиловитвѣйше соизволилъ пожаловать знаки сего отличія, за безпорочную выслугу опредѣленныхъ сроковъ, чинамъ вѣдомства Путей Сообщенія, въ прилагаемомъ у сего списокѣ поименованнымъ.

СПИСОКЪ

лицамъ, коимъ Всемилоствѣйше пожалованы знаки отличія безпорочной службы.

№ №	Кому именно пожалованы знаки отличія.	Выслу- га въ класс- ныхъ чинахъ.			По какое время исчислена служба.	Достоинство знака.	На какой лентѣ.	№ № грамотъ
		Годы.	Мѣцы.	Дни.				
1.	Помощнику Начальника III Ок- руга Путей Сообщенія, Инженеръ- Генераль - Маіору Константину <i>Быловодскому</i>	50	9	8	По 30 Ап- рѣля 1875 г.	L.	Георгиев- ской.	7
2.	Члену Совѣта Министерства Путей Сообщенія, Тайному Со- вѣтнику Ивану <i>Тарнава-Бори- чевскому</i>	40	3	1	По 30 Сен- тября 1874 года.	XL.	Владимір- ской.	31
3.	Инспектору Варшавско-Вѣн- ской, Бромбергской, Тересполь- ской и Фабрично-Лодзинской же- лѣзныхъ дорогъ, Инженеру Дѣй- ствительному Статскому Совѣт- нику Владиславу <i>Бергю</i>	43	6	2	По 30 Ап- рѣля 1875 г.	XL.	Владимір- ской.	56
4.	Состоящему по Министерству Путей Сообщенія Чиновникомъ сверхъ штата, откомандирован- ному въ Канцелярію Совѣта Ми- нистерства, Статскому Совѣтни- ку Алексѣю <i>Петропавловскому</i> .	40	8	7	—	XL.	Владимір- ской.	71
5.	Состоящему въ распоряженіи Правленія I Округа Путей Сооб- щенія, Инженеромъ VII класса, и Завѣдывающему 1 Дистанціею I Отдѣленія сего Округа, Инже- неру Коллежскому Совѣтнику Николаю <i>Фонъ-Фельдману</i>	41	11	—	—	XL.	Владимір- ской.	97

И. д. Директора *Князь В. Дондуковъ-Корсаковъ*.

Дѣлопроизводитель *Л. Брантъ*.

№ 130. Сентября 26-го дня 1875 года.

Назначается: Состоящій въ распоряженіи Правленія VI Округа, Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Бурназовъ—состоять по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, съ прикомандированіемъ для занятій къ Департаменту шосейныхъ и водяныхъ сообщений.

Прикомандировываются: Состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія, Коллежскіе Секретари: Тонконогъ и Лессаръ—для занятій къ Техническо-Инспекторскому Комитету шосейныхъ и водяныхъ сообщений.

Увольняются въ отпускъ: на 3 мѣсяца. Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ безъ содержанія, Коллежскій Секретарь Замятнинъ—въ Московскую губернію.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года № 199, Инженеръ-Механикъ Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, Инженеръ Статскій Совѣтникъ Фриде увольняется въ Общество Динабургско-Витебской желѣзной дороги, съ утвержденіемъ Управляющимъ этою дорогою, съ отчисленіемъ отъ должности Инженеръ-Механика и съ зачисленіемъ по Министерству.

№ 131. Октября 2-го дня 1875 года.

Опредѣляется въ службу. Окончившій въ семь году курсъ наукъ въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Алексѣй Клименко состоять по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ безъ содержанія.

Назначается. Начальникъ I Отдѣленія VII Округа Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Регульскій 1-й въ распоряженіе правленія IX-го Округа.

Умершій исключается изъ списковъ. Состоявшій по Министерству и въ Обществѣ Рязско-Вяземской желѣзной дороги Инженеръ Коллежскій Секретарь Князь Кугушевъ.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года № 199, увольняются: состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ безъ содержанія, Инженеръ Титулярный Совѣтникъ Клоссовскій—въ Общество Оренбургской желѣзной дороги и Помощникъ Инспектора Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, Инженеръ Коллежскій Секретарь Якубовскій въ Общество Рязско-Моршанской желѣзной дороги, съ утвержденіемъ Исправляющимъ должность Управляющаго этою дорогою на время болѣзни или отлучки сего послѣдняго съ линіи дороги, на 1875 годъ и съ отчисленіемъ отъ должности Помощника Инспектора; первый съ оставленіемъ, а послѣдній съ зачисленіемъ по Министерству.

№ 132. Октября 3-го дня 1875 года.

Государь Императоръ, согласно ходатайству Министра Путей Сообщенія и удостоенію Комитета Министровъ, въ 18-й день минувшаго сентября, Всемилостивѣйше соизволилъ пожаловать Завѣдывающаго 4-ю Дистанціею II Отдѣленія II Округа Коллежскаго Ассесора Черняка, за отлично-усердную его службу, Кавалеромъ Ордена Св. Станислава 3 степени.

О таковой Монаршей милости объявляю по Вѣдомству Путей Сообщенія.

№ 133. Октября 6-го дня 1875 года.

Указомъ Правительствующаго Сената по Департаменту Герольдіи отъ 30-го сентября 1875 года № 3,241. Произведены за выслугу лѣтъ со старшинствомъ: Дѣлопроизводитель Временнаго Управленія по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала Коллежскій Совѣтникъ Саввинъ—въ Статскіе Совѣтники, съ 11 марта.

Состоящій по Министерству Чиновникомъ сверхъ штата Коллежскій Ассесоръ Графъ Ниродъ—въ Надворные Совѣтники, съ 25 мая.

Секретарь при начальникѣ Управленія шоссейныхъ и водныхъ сообщеній Титулярный Совѣтникъ Деларовъ—въ Коллежскіе Ассесоры, съ 21 мая сего года.

Опредѣляется въ службу. Окончившій въ семь году курсъ наукъ въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Андрей Оловениковъ—состоять по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

Прикомандировываются: Состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія, Инженеры: Павелъ Афросимовъ и Иванъ Нахтманъ—для занятій къ Техническо-Инспекторскому Комитету желѣзныхъ дорогъ.

№ 134. Октября 9-го дня 1875 года.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, Всемилостивѣйше соизволилъ, въ 27 день минувшаго сентября, дозволить состоящему по Министерству Путей Сообщенія штатнымъ Инженеромъ IV класса и Члену Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, Полковнику Завадовскому—принять и носить пожалованный ему крестъ 2 класса Испанскаго Ордена за военные заслуги.

Объявляю о семъ по вѣдомству Путей Сообщенія.

№ 135. Октября 12-го дня 1875 года.

Назначается. Состоящій по Министерству и въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Инженеръ Коллежскій Секретарь Есьмановичъ—состоять по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

Прикомандировывается. Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Шельтингъ—для занятій въ Техническо-Инспекторскому Комитету желѣзныхъ дорогъ.

Отъ службы, согласно прошенію за болѣзнію. Производитель работъ 2 Дистанціи III Отдѣленія Управленія Путей Сообщенія на Кавказѣ, Инженеръ Надворный Совѣтникъ Завадовскій 2-й—съ мундиромъ.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года № 199, увольняются: состоящій по Министерству и въ Обществѣ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги Инженеръ Надворный Совѣтникъ Нитославскій 2-й—въ Общество Московско-Брестской желѣзной дороги и состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Маковкинъ—въ Общество Моршанско-Сызранской желѣзной дороги,—оба съ оставленіемъ по Министерству.

На время увольненія въ отпускъ Инспектора Козлово-Тамбовской желѣзной дороги Инженера Статскаго Совѣтника Фламанна исправленіе его должности поручается Инспектору Тамбовско-Саратовской желѣзной дороги Инженеру Статскому Совѣтнику Бедрагѣ.

№ 136. Октября 14-го дня 1875 года.

Высочайше утвержденнымъ 26 іюля 1870 г. положеніемъ Комитета Министровъ, объявленнымъ въ почтовыхъ дорожникахъ 1871 и 1875 годовъ, установлено: чинамъ, командируемымъ по направленію желѣзныхъ дорогъ, выдавать прогонныя деньги, считая по 2¹/₂ коп. на версту и лошадь.

Управлявшій Государственнымъ Контролемъ уведомилъ, что съ введеніемъ въ дѣйствіе Высочайше утвержденного 21 мая 1874 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, объ увеличеніи прогонной таксы, нѣкоторыя учрежденія начали производить

выдачу прогонныхъ денегъ, по казенной надобности, по 3 коп. на версту и лошадь не только по почтовымъ трактамъ, но и по желѣзнымъ дорогамъ.

Вслѣдствіе сего, предлагаю всѣмъ частямъ Министерства Путей Сообщенія, распоряжающимся кредитами на разѣзды, плату прогонныхъ денегъ, по направленію желѣзныхъ дорогъ, производить, согласно вышеозначенному Высочайше утвержденному 26 іюля 1870 года положенію Комитета Министровъ.

№ 137. Октября 16-го дня 1875 года.

Опредѣляются въ службу: Окончившіе въ семь году курсъ наукъ въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Людвигъ Хельминскій и Флоріанъ Околовъ,—оба состоятъ по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія.

Назначается: Состоящій по Министерству и въ Обществѣ Рязско-Вяземской желѣзной дороги Инженеръ Титулярный Совѣтникъ Карновичъ—состоятъ по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

Отъ службы, согласно прошенію за болѣзнію. Состоящій въ распоряженіи Правленія I Округа, Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Матусевичъ, съ мундиромъ.

Умершій исключается изъ списковъ. Начальникъ 6 Судовой Дистанціи II Отдѣленія III-го Округа Коллежскій Секретарь Пыхачевъ.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года № 199, увольняются: состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія: Коллежскій Секретарь Шимкевичъ—въ Общество Ростово-Владикавказской желѣзной дороги и Инженеръ Ромуальдъ Гавинскій—въ Общество Фастовской желѣзной дороги,—оба съ оставленіемъ по Министерству.

Инспектору Московско-Нижегородской и Шуйско-Ивановской желѣзныхъ дорогъ, Инженеру Статскому Совѣтнику Се-

ливанову 1-му поручается надзоръ за постройкою Муромской желѣзной дороги, съ оставленіемъ въ настоящей должности.

№ 138. Октября 22-го дня 1875 года.

Назначаются: Инспекторъ Института Инженеровъ Путей Сообщенія, Инженеръ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Коковцовъ 1-й—Членомъ Учредительной Коммисіи по школамъ вѣдомства Путей Сообщенія, съ оставленіемъ въ настоящей должности.

Младшій Производитель работъ Одесскаго порта, Инженеръ Надворный Совѣтникъ Головачевъ 1-й—состоять по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, съ откомандированіемъ къ работамъ по устройству Одесскаго порта, для занятій по прежней должности Производителя работъ.

Инспекторъ Московско-Брестской желѣзной дороги, Инженеръ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Кипріяновъ—Инспекторомъ Моршанско-Сызранской желѣзной дороги.

Инспекторъ Моршанско-Сызранской желѣзной дороги, Инженеръ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Зуевъ 2-й—Инспекторомъ Московско-Брестской желѣзной дороги.

Прикомандировываются: Ординарный Профессоръ Института Инженеровъ Путей Сообщенія и Директоръ отъ Правительства въ Правленіи Общества Оренбургской желѣзной дороги Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Ераковъ и Помощникъ Инспектора Балтійской желѣзной дороги, Инженеръ Надворный Совѣтникъ, Фонъ-Гибшманъ—оба для занятій въ Техническо-Инспекторскому Комитету желѣзныхъ дорогъ, съ оставленіемъ въ настоящихъ должностяхъ.

Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ безъ содержанія, Инженеръ Сергѣй Парфеновъ—для занятій въ Техническо-Инспекторскому Комитету шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

Умершія исключаются изъ списковъ .Инспекторъ работъ по устройству гидротехническихъ сооружений по низовью р. Москвы, состоявшій Инженеромъ при Московской Городской Управѣ, Инженеръ Статскій Совѣтникъ Поповъ.

Состоявшій въ распоряженіи Правленія IV Округа Инженеръ Кондукторъ Коллежскій Ассесоръ Ковинскій.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года № 199, увольняются: состоящій по Министерству и въ Обществѣ Рязско-Вяземской желѣзной дороги, Инженеръ Коллежскій Секретарь Коршъ—въ Общество Оренбургской желѣзной дороги и состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Коллежскій Секретарь Николай Замятнинъ—въ Общество Московско-Брестской желѣзной дороги—оба съ оставленіемъ по Министерству.

№ 139. Октября 23-го дня 1875 года.

Опредѣляются въ службу: Окончившіе въ семь году курсъ наукъ въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія: Иванъ Янковскій, Владиміръ Лохтинъ, и Гавріиль Кузнецовъ—всѣ трое состоятъ по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія.

Назначается: Помощникъ Инспектора Московско-Брестской желѣзной дороги, Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Князь Тарханъ-Мауравовъ—состоятъ по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 г. № 199, увольняются: состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія: Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Замятнинъ—въ Общество Ландварово-Роменской желѣзной дороги, Инженеръ Титулярный Совѣтникъ Липинъ 2-й

въ Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Инженеры Титулярные Совѣтники: Казаковъ и Вербицкій—оба въ распоряженіе Московской Губернской Земской Управы; всѣ четверо съ оставленіемъ по Министерству.

№ 140. Октября 29-го дня 1875 года.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, Всемилостивѣйше соизволилъ, въ 27 день минувшаго сентября, дозволить нижепоименованнымъ лицамъ вѣдомства Путей Сообщенія принять и носить пожалованные Королемъ Швеціи и Норвегіи ордена Инженерамъ Дѣйствительнымъ Статскимъ Совѣтникамъ: Инспектору Моршанско-Сызранской желѣзной дороги Кипріянову, состоящимъ по Министерству и въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ: Директоромъ Николаевской желѣзной дороги Кенигу и Главнымъ Инженеромъ пути и зданій этой дороги Вержбовскому и Инспектору Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской желѣзныхъ дорогъ, Инженеръ-Полковнику Барону Фонъ-Деръ-Палену—командорскіе знаки 2 кл. ордена Вазы; Инспектору Балтійской желѣзной дороги, Инженеру Статскому Совѣтнику Глазенацу, состоящему по Министерству и въ Обществѣ Московско-Брестской желѣзной дороги, Управляющимъ дорогою, Инженеру Коллежскому Совѣтнику Трунину и состоящему по Министерству и въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Начальникомъ службы эксплоатаціи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, Инженеру Надворному Совѣтнику Михальцеву—кавалерскіе кресты того же ордена и состоящему по Министерству и въ Обществѣ Московско-Ярославско-Вологодской желѣзной дороги, Управляющимъ дорогою, Инженеру Статскому Совѣтнику Шмидту—кавалерскій крестъ ордена Св. Олафа, а Помощнику Инспектора Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской желѣзныхъ дорогъ, Инженеру Коллежскому Совѣтнику Высе-

керскому золотую медаль, съ портретомъ Его Величества Короля Швеціи и Норвегіи.

Объявляю о семъ по вѣдомству Путей Сообщенія.

№ 141. Октября 29-го дня 1875 года.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Управляющаго Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, Всемилостивѣйше соизволилъ, въ 18 день октября, позволить Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ, Инженеру Тайному Совѣтнику Барону Шернвалю принять и носить пожалованный ему Королемъ Швеціи и Норвегіи Большой Крестъ Ордена Полярной Звѣзды.

Объявляю о семъ по вѣдомству Путей Сообщенія.

№ 142. Октября 30-го дня 1875 года.

Указами Правительствующаго Сената по Департаменту Герольдіи: Отъ 24 іюня 1875 года № 75. Произведены за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ:

Въ Губернскіе Секретари: Канцелярскій Чиновникъ Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ Коллежскій Регистраторъ Иванъ Іорсъ 1-й съ 7-го декабря 1874 года.

Въ Коллежскіе Секретари: Отъ 30 Сентября № 3240. Канцелярскіе Чиновники Департамента Желѣзныхъ дорогъ, Губернскіе Секретари: Дмитрій Петровъ—съ 26, Николай Прокофьевъ и Александръ Петровъ—съ 30 апрѣля 1875 года.

Назначаются. Состоящіе по Министерству: въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Инженеръ Коллежскій Секретарь Пашковскій, и въ Русскомъ Обществѣ Пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги, Инженеръ Коллежскій Секретарь Потемкинъ, —оба состоятъ по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія.

Увольняются въ отпускъ. Состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія:

На 4 мѣсяца. Инженеръ Коллежскій Секретарь Уманскій и Инженеръ Гавріилъ Кузнецовъ,—первый въ Москву, а послѣдній за границу.

На 3 мѣсяца. Инженеръ Владиміръ Лохтинъ — за границу.

На 2 мѣсяца. Начальникъ 4 и завѣдывающій 5 Дистанціею III Отдѣленія IX Округа, Инженеръ Коллежскій Секретарь Вендзягольскій—въ С.-Петербургъ и за границу.

Умершій исключается изъ списковъ. Начальникъ 2 Дистанціи IV Отдѣленія III Округа, Инженеръ Надворный Совѣтникъ Беттихеръ.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 Декабря 1856 г. № 199, состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Коллежскій Секретарь Трубниковъ—увольняется въ Общество Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, съ оставленіемъ по Министерству.

№ 143. Ноября 1-го дня 1875 года.

По всеподданнѣйшему докладу моему, Государь Императоръ, 9 октября 1875 года, Высочайше повелѣть соизвоилъ:

Предоставить Его Императорскому Высочеству Намѣстнику Кавказскому право измѣнять и дополнять въ видѣ временной мѣры, срокомъ по 1 января 1877 г., положеніе и штаты Управленія Путей Сообщенія на Кавказѣ, на тѣхъ же основаніяхъ, на которыхъ это предоставлено Министру Путей Сообщенія въ штатахъ и кругѣ дѣйствій мѣстныхъ учреждений, Высочайше утвержденныхъ 20 мая сего 1875 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, съ тѣмъ, чтобы проекты новыхъ положенія и штатовъ Управленія Путей Сообщенія на

Кавказѣ представлены были на разсмотрѣніе, въ установленномъ порядкѣ, не позже второй половины 1876 года.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю для свѣдѣнія по вѣдомству Путей Сообщенія.

№ 144. Ноября 10-го дня 1875 года.

Указомъ Правительствующаго Сената по Департаменту Герольдіи отъ 28-го октября 1875 года № 130, произведены за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ:

Въ Титулярные Совѣтники: Младшій Помощникъ Дѣлопроизводителя Департамента поссейныхъ и водяныхъ сообщеній Коллежскій Секретарь Николай Фохтъ—съ 15 сентября 1875 года.

Въ Коллежскіе Регистраторы: Канцелярскій служитель Департамента Общихъ дѣлъ, неимѣющій чина Александръ Енкуватовъ—съ 15 января 1866 года.

Утверждены: Коллежскіе Секретари: Окончившіе курсъ наукъ въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія и опредѣленные на службу по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія: Иванъ Тонконогъ, Анатолій Снегиревъ, Аркадій Свентицкій, — всѣ трое съ 22 февраля, Вацлавъ Рехневскій—съ 1-го, Левъ Клейнбортъ, Адамъ Юхневичъ, Болеславъ Рутковскій, Федоръ Балюкевичъ, Иванъ Нахтманъ, Николай Лежавскій, Дмитрій Дятковъ, Дмитрій Веретенниковъ, Войцѣхъ Мацѣевскій, Павелъ Мазуровскій, Александръ Рудневъ, Василій Холщевниковъ, Вячеславъ Плескачевскій, Казимиръ Ржевусскій, Эдуардъ Глезеръ, Вячеславъ Юркевичъ, Николай Дитятинъ, Павелъ Гамовъ, Бернардъ фонъ - Шубертъ, Александръ Плескачевскій, Евгений Пикторовъ, Антонъ Умыруко-Запольскій, Евгений Ракинъ, Игнатій Польковскій, Эразмъ - Генрихъ Винарскій, Романъ Шельтингъ и Александръ Есаевъ, — всѣ двадцать семь съ 9-го, Александръ Липинъ, Александръ Страковскій,

Романъ Маевскій, Сергѣй Парфеновъ, Дмитрій Марковъ, Николай Соболевскій и Владиміръ Глазенапъ, — всѣ семь съ 18 іюня, Людвигъ Керсновскій, Карлъ Симбергъ и Сергѣй Лосевъ, — всѣ трое съ 5-го, Павелъ Афросимовъ, Веніаминъ Андреевъ, Андрей Бирилевъ, Владиміръ Синявинъ, Романъ-Карлъ Юліанъ Реевскій, Іоганъ-Федоръ Шмидтъ, Павелъ Терлецкій, Владиміръ Чаплыгинъ, Петръ Ланевскій, Владиславъ-Антонъ Руммель, Константинъ Яковлевъ, Лазаръ Поляковъ и Николай Евреиновъ, — всѣ тринадцать съ 10-го, Леонъ-Янъ-Тадеушъ Миккульскій, Ромуальдъ Гавинскій, Сервиліанъ-Станиславъ Держановскій, Николай Левчукъ, Іосифъ-Феликсъ Горецкій, Николай Янушковскій, Владиміръ Гуневичъ, Сергѣй Лупаковъ, Сергѣй Смирновъ, Сергѣй Байкинъ, Александръ Бродскій, Арнольдъ Генкель, Мечеславъ-Антонъ Быстржинскій, Степанъ Пневскій, Иванъ Ботвино, Фридрихъ Шольце и Григорій Придоновъ, — всѣ семнадцать съ 25-го, Александръ-Іоганъ-Освальдъ Юргенсонъ — съ 31-го іюля, Карлъ-Феликсъ Малаховскій, Осипъ-Францъ Милицеръ, Осипъ-Иванъ Корчаковскій, Яковъ Симоновъ, — всѣ пять съ 5-го, Георгій Коломейцевъ — съ 12-го и отставной Инженеръ Механикъ Подпоручикъ Александръ Щенсновичъ — съ 5-го августа 1875 года.

Въ Губернскіе Секретари: Семень Чоколовъ — съ 9 іюня и Евгеній Ле-Дантю — съ 10-го іюля 1875 года.

Назначается Состоящій: по Министерству и въ Обществѣ Ландварово-Роменской желѣзной дороги Инженеръ Статскій Совѣтникъ Поплавскій — состоятъ по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

Состоящему въ распоряженіи Правленія VI Округа Инженеръ Надворному Совѣтнику Добронравову — присво-

ивается VII классъ съ оставленіемъ въ распоряженіи того же Правленія.

Увольняется: Начальникъ 7 Дистанціи III Отдѣленія II Округа Инженеръ Коллежскій Секретарь Г а н н е м а н ъ — въ разныя губерніи Россіи и за границу.

Продолжается: Состоящему по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, прикомандированному къ Техническо-Инспекторскому Комитету шосейныхъ и водныхъ сообщеній Коллежскому Секретарю М а р к о в у на одинъ мѣсяцъ, съ 20 октября сего года.

Умершіе исключаются изъ списковъ: Инспекторъ работъ по углубленію входа въ Азовское море чрезъ баръ въ Керчь-Еникальскомъ проливѣ, Инженеръ Статскій Совѣтникъ Н е л а в и ц к і й 1.

Начальникъ III Отдѣленія VII Округа Инженеръ Статскій Совѣтникъ К и р и л и н ъ.

На основаніи В ы с о ч а й ш а го повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года за № 199, состоящей по Министерству и въ Обществѣ Орловско-Грязской желѣзной дороги Инженеръ Коллежскій Секретарь С у с а н о в ъ — увольняется въ Общество Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, съ оставленіемъ по Министерству.

№ 145. Ноября 17-го дня 1875 года.

Опредѣленіемъ Правительствующаго Сената по Департаменту Герольдіи отъ 16-го октября 1875 года. По Департаменту шосейныхъ и водныхъ сообщеній: Произведены за выслугу лѣтъ въ слѣдующіе чины, со старшинствомъ:

Въ Коллежскіе Совѣтники: Причисленный къ Департаменту Надворный Совѣтникъ Свиньинъ — съ 25 августа.

Въ Коллежскіе Секретари: Губернскіе Секретари: Исправляющій должность Младшаго Помощника Дѣлопроизводи-

теля Кохъ—съ 25 апрѣля и причисленный въ Департаменту Авимовъ—съ 17 мая.

Въ Губернскіе Секретари: Коллежскіе Регистраторы: Исправляющій должность Младшаго Помощника Дѣлопроизводителя Перовъ—съ 4 августа и Канцелярскій Чиновникъ Романовскій—съ 28 апрѣля 1875 года.

Назначаются. Помощникъ Инспектора Моршанско-Сызранской желѣзной дороги Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Горбуновъ—Помощникомъ Инспектора Московско-Брестской желѣзной дороги.

Начальникъ 8 Дистанціи II Отдѣленія II Округа Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Любарскій—въ распоряженіе Правленія сего Округа.

Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, командированный къ работамъ Одесскаго порта Инженеръ Надворный Совѣтникъ Головачевъ 1-й временно командировается для исправленія должности Инспектора работъ по углубленію входа въ Азовское море чрезъ баръ въ Керчь-Еникальскомъ проливѣ, съ оставленіемъ по Министерству и Младшимъ Производителемъ работъ Одесскаго порта.

Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Статскій Совѣтникъ Поплавскій прикомандировывается для занятій въ Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ.

Увольняется въ отпускъ на 28 дней. Старшій Производитель работъ Одесскаго Порта Инженеръ Статскій Совѣтникъ Напьерскій—въ разныя губерніи Россіи.

На 4 мѣсяца. Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Коллежскій Секретарь Левчукъ—въ г. Ревель.

Продолжается срокъ отпуска. Состоящему по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ безъ содержанія, Инженеру Титулярному Совѣтнику Карновичу—въ г. Москву, съ 10 сего ноября, на одинъ мѣсяць.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года № 199, увольняются состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія: Инженеръ Коллежскій Секретарь Клименко—въ Общество Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, и прикомандированный для занятій къ Техническо-Инспекторскому Комитету шоссеиныхъ и водяныхъ сообщеній Инженеръ Коллежскій Секретарь Балюкевичъ—въ Общество Привислянской желѣзной дороги,—оба съ оставленіемъ по Министерству.

№ 146. Ноября 20-го дня 1875 года.

Назначается: Состоящій по Министерству и въ Обществѣ Ростово-Владикавказской желѣзной дороги Инженеръ Коллежскій Секретарь Цвирко—состоять по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

Увольняются въ отпускъ на 28 дней. Состоящій въ распоряженіи Правленія I Округа, командированный въ распоряженіе Инженеръ-Полковника Шишко для занятій по работамъ шоссеиныхъ дорогъ къ Крыму, Инженеръ Коллежскій Секретарь Шипиловъ—въ С.-Петербургъ.

Продолжается срокъ отпуска. Помощнику Начальника II Округа, Инженеру Статскому Совѣтнику Сипайло—въ С.-Петербургъ и губерніи Витебскую и Виленскую, со 2 ноября сего года на одинъ мѣсяць.

Умершій исключается изъ списковъ. Участковый Инспекторъ Поти-Тифлисской желѣзной дороги Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Заборовъ.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 г. № 199, состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія: Инженеръ Коллежскій Секретарь Стрелецкій—въ Общество Фастовской желѣзной дороги, и Инже-

перъ Коллежскій Секретарь Дятковъ—въ Общество Уральской Горнозаводской желѣзной дороги,—оба съ оставленіемъ по Министерству.

№ 147. Ноября 25-го дня 1875 года.

Въ началѣ 1875 г., на Балтійской, Козлово-Воронежско-Ростовской и Курско-Харьково-Азовской желѣзныхъ дорогахъ, нижепоименованными служащими на оныхъ лицахъ предотвращены были несчастія съ поѣздами:

1) 22 января, со станціи Молосковицы Балтійской дороги, по винѣ телеграфиста этой станціи, былъ отправленъ товарный поѣздъ № 71, на встрѣчу товарнаго поѣзда № 66. Машинистъ послѣдняго поѣзда, Митавскій мѣщанинъ Фридрихъ-Зигфридъ-Валентинъ Ределинъ, завидя идущій ему на встрѣчу поѣздъ № 71, далъ контръ-паръ и пошелъ тыльнымъ ходомъ, а машинистъ поѣзда № 71, Прусскій подданный Христіанъ Кальвейтъ, не смотря на то, что шелъ по уклону, во-время уменьшилъ ходъ и успѣлъ остановить свой поѣздъ, въ разстояніи 2 аршинъ отъ поѣзда № 66.

2) Въ ночь, съ 31 января на 1 февраля, между станціями Горная и Шахтная Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, въ 4 верстахъ отъ послѣдней станціи, разорвался товарный поѣздъ, и всѣ груженные вагоны покатались по склону обратно на станцію Шахтную, до прибытія на которую товаро-пассажирскаго поѣзда оставалось нѣсколько минутъ. Бывшій въ то время, въ ожиданіи товаро-пассажирскаго поѣзда, на стрѣлкѣ, дежурный Помощникъ Начальника станціи, Губернскій Секретарь Павелъ Григоровъ, заслыша шумъ вагоновъ, катившихся на встрѣчу входившему на станцію товаро-пассажирскому поѣзду, чтобы спасти поѣздъ отъ столкновенія, перевелъ стрѣлку и пустилъ катившіеся вагоны на другой путь, чѣмъ устранилъ столкновеніе и предотвратилъ несчастіе съ людьми, которое могло послѣдовать при такомъ столкновеніи, и

3) 16 февраля, со станцій Покровской и Матвѣевъ-Курганъ Курско-Харьково-Азовской дороги, одновременно были отправлены, по винѣ станціонныхъ служащихъ, на встрѣчу одинъ другому, два товаро-пассажирскіе поѣзда, №№ 21 и 22, причемъ въ семь послѣднемъ было 49 новобранцевъ. Машинистъ поѣзда № 21, Таганрогскій мѣщанинъ Степанъ Передеріенко, отойдя отъ станціи Покровской около 2 верстъ, увидѣлъ изъ закругленія дымъ быстро несшагося ему на встрѣчу поѣзда № 22, немедленно распорядился заторможеніемъ поѣзда, и какъ его поѣздъ сильно раскатился подъ уклонъ, то далъ контръ-паръ; между тѣмъ машинистъ поѣзда № 22, Мценскій мѣщанинъ Алексѣй Соколовъ, въ свою очередь, принялъ мѣры къ остановкѣ своего поѣзда и также далъ контръ-паръ. Хотя поѣздъ № 21 уже началъ было подаваться обратно въ гору, однако поѣздъ № 22 нагналъ его; но столкновение было весьма слабое, такъ что за принятыми обоими машинистами мѣрами предотвращено всякое несчастіе, которое было почти неминуемо.

Въ виду внимательнаго исполненія названными лицами своихъ обязанностей и находчивости ихъ въ вышеописанныхъ случаяхъ, я входилъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ, согласно коему и положенію Комитета, въ 7 день сего ноября, Всемилостивѣйше пожалованы: Губернскій Секретарь Григоровъ—кавалеромъ ордена Св. Станислава 3 ст., а прусскій подданный Кальвейтъ и мѣщане Ределинъ, Передеріенко и Соколовъ—серебряными медалями, съ надписью «за усердіе,» для ношенія на груди, на Станиславской лентѣ.

Объявляю о семъ по вѣдомству Путей Сообщенія.

№ 148. Ноября 28 го дня 1875 года.

До сооруженія новаго Ладожскаго канала ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II-го, прежній Ладожскій каналъ, переименованный впослѣдствіи въ каналъ ИМПЕРАТОРА ПЕТРА ВЕЛИКАГО, служилъ единственнымъ судоходнымъ путемъ для

подвоза съ р. Волги потребностей къ столицѣ и для заграничнаго отпуска, и такъ-какъ въоконечностяхъ сего канала устроены плюзы, замедляющіе пропускъ судовъ, то, по повелѣнію въ Бозѣ почившей ИМПЕРАТРИЦЫ ЕКАТЕРИНЫ II-й, прокопаны въ г.г. Новой Ладогѣ и Шлиссельбургѣ вторыя устья этого канала, которыя съ того времени, для отличія отъ первоначальныхъ, назывались новыми.

Нынѣ ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ видахъ увѣковѣченія памяти Великихъ Монарха и Монахини, при которыхъ прорыты помянутыя устья, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 3-й день сего ноября, Высочайше повелѣтъ соизволилъ на наименованіе первоначальныхъ устьевъ «Петровскими», а называемыхъ нынѣ новыми «Екатерининскими».

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи, объявленномъ въ Указѣ Правительствующаго Сената отъ 24 сего ноября № 40240, дѣлаю извѣстнымъ по ввѣренному мнѣ Министерству Путей Сообщенія.

№ 149. Ноября 28-го дня 1875 года.

Опредѣляется въ службу. Отставной Титулярный Совѣтникъ Розаринъ—Начальникомъ 2 Судоходной Дистанціи II Отдѣленія IX Округа.

По II Округу:

Назначаются. Начальникъ 8 дистанціи III Отдѣленія Коллежскій Секретарь Никулинъ—въ распоряженіе Правленія.

Начальникъ 7 дистанціи III Отдѣленія Инженеръ Коллежскій Секретарь Ганнеманъ—Начальникомъ 8 дистанціи и Завѣдывающимъ техническою частью по 9 дистанціи того же III Отдѣленія.

Состоящій въ распоряженіи Правленія Инженеръ Коллежскій Секретарь Симоновъ—Начальникомъ 7 дистанціи III Отдѣленія.

Начальникъ 1 дистанціи IV Отдѣленія Коллежскій Ассесоръ Нѣмчиновъ—Начальникомъ 9 Судоходной Дистанціи III Отдѣленія.

Состоящій въ распоряженіи Правленія I Округа, командированный въ распоряженіе Инженеръ Полковника Шипилова для занятій по шоссейнымъ работамъ въ Крыму Инженеръ Коллежскій Секретарь Шипиловъ—Начальникомъ I дистанціи IV Отдѣленія.

Начальникъ 2 дистанціи II Отдѣленія IX Округа Инженеръ Надворный Совѣтникъ Велигоновъ—Помощникомъ Начальника II Отдѣленія и Завѣдывающимъ техническою частью по 1 и 2 дистанціямъ того же Отдѣленія.

Продолжается срокъ 2 мѣсячнаго отпуска: Производителю работъ по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала Инженеру Надворному Совѣтнику Нандельштедту, за границу, съ 21-го ноября, на два мѣсяца.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 г. № 199, увольняются состоящіе по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія: Инженеръ Надворный Совѣтникъ Семенчиковъ—въ Общество Поти-Тифлисской желѣзной дороги и Инженеръ Коллежскій Секретарь Веретенниковъ—въ Общество Ростово-Владикавказской желѣзной дороги,—оба съ оставленіемъ по Министерству.

№ 150. Ноября 29-го дня 1875 года.

Опредѣляются въ службу: Отставной Инженеръ Подполковникъ Ангель и окончившіе въ семь году курсъ наукъ въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія: Александръ Денисовъ, Антонъ-Фабіанъ Мѣржеевскій и Бернгардъ-Карлъ-Адамъ Пашковичъ,—все четверо состоятъ по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія.

Утверждаются: Обыкновенные Профессоры Института Ин-

женеровъ Путей Сообщенія Инженеры Дѣйствительные Статскіе Совѣтники: Андреевъ и Пероттъ—въ званіи заслуженныхъ Профессоровъ.

Назначаются: Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Бурназовъ—Начальникомъ I Отдѣленія VII Округа.

Помощникъ Начальника I Отдѣленія VII Округа Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Родзевичъ—въ распоряженіе Правленія X Округа.

Начальникъ 7 и Завѣдывающій 8 дистанцію II Отдѣленія X Округа Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Сеславинъ—въ распоряженіе Правленія сего Округа, Инженеромъ VII класса и Завѣдывающимъ 1 дистанцію I Отдѣленія.

Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, прикомандированный въ Техническо-Инспекторскому Комитету шоссейныхъ и водныхъ сообщеній Инженеръ Коллежскій Секретарь Ивановъ—Начальникомъ 8 дистанціи II Отдѣленія того же X Округа.

Помощникъ Производителя работъ по устройству горныхъ дорогъ на южномъ берегу Крыма Инженеръ Коллежскій Ассесоръ Есауловъ—зачисляется по спискамъ Инженеровъ Путей Сообщенія, съ оставленіемъ въ настоящей должности.

№ 151. Декабря 4-го дня 1875 года.

Назначаются: Состоящій въ распоряженіи Правленія II-го Округа Инженеръ Коллежскій Секретарь Р ж е п е ц к і й — состоятъ по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

Состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, Инженеръ Коллежскій Совѣтникъ Глазыринъ III Отдѣленія VII Округа.

На основаніи В ы с о ч а й ш а г о повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года за № 199, состоящіе по Министерству сверхштатными

Инженерами, безъ содержанія, Инженеры Коллежскіе Секретари: Щенсновичъ и Болеславъ Рутковскій—увольняются въ Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ оставленіемъ по Министерству.

№ 152. Декабря 5 го дня 1875 года.

Государь Императоръ, по ходатайству моему и удостоенію Комитета Министровъ, въ 28 день минувшаго ноября, Всемилостивѣйше соизволилъ пожаловать состоящаго по Министерству и въ Обществѣ Балтійской желѣзной дороги, Инженера Надворнаго Совѣтника Щепетова, за отлично-усердную его службу и особые труды, — Кавалеромъ Ордена Св. Станислава 3 степени.

О таковой Монаршей милости объявляю по вѣдомству Путей Сообщенія.

№ 153. Декабря 8-го дня 1875 года.

Въ дополненіи къ приказу отъ 15 сентября сего года за № 120, препровождая при семъ форму реестра, при которомъ должны быть отсылаемы въ контрольныя учрежденія документы къ ассигновкамъ, предлагаю принять эту форму къ руководству.

РЕЕСТРЪ

ассигновкамъ и слѣдующимъ къ нимъ расходнымъ документамъ (*такого-то* Департамента Министерства Путей Сообщенія, или *такого-то* Округа Путей Сообщенія, или Инспекціи *такихъ-то* желѣзныхъ дорогъ).

№ по порядку.	Годъ, мѣсяцъ и число ассигновки.	№ ассигновки.	Смѣты 187 г.		Предметы расходовъ и лица, на имя которыхъ ассигновки выданы.	Наименованіе документовъ.
			§	ст.		

№ 154, декабря 10-го дня 1875 года.

Опредѣляется на службу: Окончившій въ семь году курсъ наукъ въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Григорій Тихменевъ — состоять по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія.

Назначаются: Состоящіе по Министерству и въ Обществахъ желѣзныхъ дорогъ: Ростово-Владикавказской — Главный Инженеръ Надворный Совѣтникъ Баронъ Штейнгель и Московско-Брестской — Инженеръ Коллежскій Секретарь Владиславъ Керсновскій, — оба состоять по Министерству сверхштатными Инженерами, безъ содержанія.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по вѣдомству Путей Сообщенія 19 декабря 1856 года, за № 199, состоящій по Министерству сверхштатнымъ Инженеромъ, безъ содержанія, прикомандированный для занятій къ Техническо-Инспекторскому Комитету желѣзныхъ дорогъ Инженеръ Коллежскій Секретарь Нахтманъ — увольняется въ Общество Харьковско-Николаевской желѣзной дороги съ оставленіемъ по Министерству.

№ 155, декабря 11-го дня 1875 года.

Высочайшимъ приказомъ по Военному вѣдомству, въ 6 день сего декабря отданнымъ, Завѣдывающій Департаментомъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, числящійся по Армейской пѣхотѣ Полковникъ Графъ Клейнмихель уволенъ въ отпускъ, для излеченія болѣзни, за границу на четыре мѣсяца.

На время отсутствія Полковника Графа Клейнмихеля завѣдываніе Департаментомъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній поручается Вице-Директору онаго Дѣйствительному Статскому Совѣтнику Клаусу.

**Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ 21 октября 1875 г.
№ 6090.**

О допущеніи на желѣзныхъ дорогахъ сборовъ въ пользу пострадавшихъ Герцеговинцевъ.

Вслѣдствіе просьбы Предсѣдательницы С.-Петербургскаго Дамскаго Комитета для сбора пособій въ пользу пострадавшихъ Герцеговинцевъ, Господинъ Министръ Путей Сообщенія изволилъ разрѣшить:

- 1) Вывѣсить объявленія отъ Дамскаго Комитета въ вокзалахъ, на станціяхъ и въ вагонахъ.
- 2) Выставить въ вокзалахъ и на станціяхъ кружки.
- 3) Производить членами Комитета сборъ въ вокзалахъ, а равно и въ вагонахъ.

Разрѣшеніе это распространяется на всѣ дороги Имперіи.

О таковомъ разрѣшеніи Его Превосходительства Константина Николаевича, имѣю честь объявить, для надлежащихъ распоряженій, Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Г.г. Управляющимъ желѣзными дорогами, и для свѣдѣнія сообщаю Г.г. Инспекторамъ сихъ дорогъ.

**Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ, 20 сентября 1875 г.
№ 4616.**

Управляющій Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, Князь Лобановъ-Ростовскій, отношеніемъ отъ 5 сентября № 15,180, увѣдомилъ Господина Министра Путей Сообщенія, что большинство почтовыхъ трактовъ, проходившихъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ проведены новыя желѣзнодорожныя линіи, упразднены или переложены по другимъ мѣстностямъ, многіе станціонные перегоны, послучаю обременительнаго проѣзда, раздѣлены, съ учрежденіемъ на нихъ новыхъ промежуточныхъ станцій; прогонная плата, не подвергавшаяся измѣненіямъ съ 1857

года, согласно послѣдовавшимъ, 21 мая 1874 г., Высочайшимъ повелѣніямъ, возвышена: въ губерніяхъ Россіи для проѣзжающихъ и за возку почтъ и эстафетъ съ 3, 2¹/₂ и 1¹/₂ коп. за лошадь и версту на 4 и 3 в., и въ Восточной Сибири съ 1¹/₂ коп. на 3 и 4¹/₂ коп.

Въ виду этого Государственный Совѣтъ, по представленію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, призналъ необходимымъ составленіе новаго почтового дорожника и на исполненіе сего послѣдовало, въ 11-й день мая сего года, Высочайшее Государя Императора соизволеніе.

Новый почтовый дорожникъ уже отпечатанъ и поступилъ въ продажу.

Сообщая объ этомъ Управляющій Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ проситъ сдѣлать распоряженіе по Министерству Путей Сообщенія, чтобы всѣ учрежденія сего Министерства, имѣющія право посылать подвѣдомственныхъ имъ лицъ, по дѣламъ службы, на почтовыхъ лошадяхъ, на счетъ казны, а также повѣряющія производимыя имъ выдачи на прогоны, пріобрѣли новый почтовый дорожникъ на основаніи примѣчанія къ 494 ст. III т. Св. Зак. Продажа дорожника будетъ производиться исключительно въ экзекуторской части Почтоваго Департамента, по 2 руб. за экземпляръ, ежедневно, кромѣ воскресныхъ и табельныхъ дней, отъ 11 часовъ утра до 3-хъ пополудни.

При требованіи дорожника иногородными учрежденіями и лицами должны быть прилагаемы, кромѣ причитающихся за самое изданіе денегъ, еще 25 коп. за укупорку его по каждому отдѣльному требованію.

Въ случаѣ непріложенія денегъ или присылки ихъ не въ полномъ количествѣ, требованія о высылкѣ дорожника не будутъ исполнены до тѣхъ поръ, пока причитающіяся, за требуемое изданіе и на укупорку его, деньги не получатся сполна въ Почтовомъ Департаментѣ.

О такомъ отзывѣ Статсъ-Секретаря Князя Лобанова-Ростовскаго, Департаментъ Общихъ Дѣлъ, по приказанію Госпо-

дина Министра, объявляетъ по вѣдомству Путей Сообщенія, для надлежащаго свѣдѣнія и исполненія.

Циркуляръ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, 23 сентября 1875 г. № 5214.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, Департаментъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній препровождаетъ при семъ „ „ экземпляровъ, изданнаго состоящимъ подъ Августѣйшимъ покровительствомъ Государыни Цесаревны Обществомъ поданія помощи при кораблекрушеніяхъ *„Наставленія для спасанія утопающихъ и возвращенія утопленниковъ къ жизни“* для помѣщенія этого наставленія на главнѣйшихъ пристаняхъ. При этомъ Департаментъ предлагаетъ Вамъ принять возможные мѣры къ распространенію этого наставленія между судоуправителями, шкиперами, лоцманами и прибрежными жителями, для чего Вамъ предоставляется обращаться въ Департаментъ о высылкѣ нужнаго числа экземпляровъ.

Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ Техническо-Инспекторскаго Комитета Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ, Управляющимъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ 24 сентября 1875 г. № 5400.

Въ препровожденномъ при циркулярѣ Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 11 января 1874 г. № 175, печатномъ экземплярѣ чертежей типовъ желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ и правилъ испытанія рельсовъ, утвержденныхъ Г. Министромъ Путей Сообщенія 11 сентября 1874 г., вкралась въ текстѣ правилъ испытанія рельсовъ опечатка, въ назначеніи предѣльнаго прогиба для стальныхъ рельсовъ; прогибъ этотъ показанъ въ 3 мм., вмѣсто 4 мм., определенныхъ по журналу Комитета отъ 16 іюля 1874 года № 587, утвержден-

ному Г. Министромъ Путей Сообщенія 11 сентября 1874 года. Независимо отъ сего упомянутыми правилами опредѣлено, чтобы въ высотѣ рельса и ширинѣ его подошвы никакихъ отступленій отъ чертежа не было допускаемо. Сохраняя это правило въ своей силѣ для высоты рельсовъ, для ширины подошвы можетъ быть допущена разница въ измѣреніяхъ противъ чертежа, но не болѣе 2 м.м.

Сообщая о семъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь препроводить при семъ печатный экземпляръ условій пріема и испытанія рельсовъ, въ которомъ сдѣланы вышеупомянутыя исправленія и измѣненія.

Условія пріемки, освидѣтельствованія и испытанія желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ, утвержденныя Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 11 сентября 1874 года по журналу Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 16 іюля 1874 года за № 587.

а) Условія пріемки и освидѣтельствованія.

1) Поперечное сѣченіе рельса должно быть вполнѣ сходно съ утвержденнымъ чертежемъ, при чемъ въ высотѣ рельса никакихъ отступленій отъ чертежа не допускается; въ ширинѣ же подошвы допускается разница въ 2 м.м., а въ прочихъ измѣреніяхъ поперечнаго сѣченія рельса въ $\frac{1}{2}$ м.м.

Рельсъ долженъ быть правильно выдѣланъ и концы его обрѣзаны отвѣсно.

Боковыя грани рельса должны имѣть вполнѣ правильную форму, такъ, чтобы накладки, имѣющія форму, изображенную на утвержденномъ чертежѣ, прикладывались къ симъ гранямъ вполнѣ плотно.

2) Всѣ рельсовъ долженъ соответствовать нормальному. Если же вслѣдствіе плотности желѣза, нѣсколько различной отъ той,

которая была принята въ основаніе разсчета нормальнаго вѣса рельса, рельсъ будетъ вѣсить больше нормальнаго, и излишекъ сего вѣса не превосходитъ 1% на всю партію, то таковой излишекъ вѣса подлежитъ учету; излишекъ же вѣса, превышающій 1%, учету не подлежитъ, хотя при этомъ рельсы могутъ быть приняты, если они будутъ имѣть нормальную высоту и удовлетворяющія нормальному чертежу накладки будутъ прилегать плотно къ рельсу.

Желѣзные рельсы допускаются къ приему и въ томъ случаѣ, если они представляютъ недовѣсъ, не превышающій $2\frac{1}{2}\%$, но съ учетомъ по дѣйствительному ихъ вѣсу.

Рельсы, представляющіе недовѣсъ, большій указаннаго выше, безъ особаго разрѣшенія Министерства не могутъ быть приняты, хотя бы и были удовлетворительны по чертежу.

б) Условія испытанія.

1) *Проба сопротивленія изгибу посредствомъ нагрузки.* Рельсъ, положенный на 2-хъ опорахъ, взаимно удаленныхъ на 3,5 фута, и подверженный въ теченіи 5-ти минутъ, дѣйствию груза *A* *) пудовъ, приложеннаго къ срединѣ пролета, не долженъ прогнуться болѣе нежели на *F* миллиметровъ; по снятіи же груза, постоянный прогибъ не долженъ превосходить 1-го миллиметра.

2) *Проба сопротивленія излому посредствомъ нагрузки.* Рельсъ, выдержавшій предшествующую пробу, подвергается дѣйствию нагрузки въ *B* пудовъ, приложенной къ срединѣ пролета и долженъ выдержать эту нагрузку въ теченіи 5-ти минутъ—не ломаясь.

3) *Проба сопротивленія излому посредствомъ удара.* Каждая половина изломаннаго рельса, положенная на опорахъ та-

*) Буквами *A*, *B*, *C*, *C*₁, *D*, *F*, обозначены измѣняющіеся сообразно съ размѣрами испытываемаго рельса: нагрузка на рельсъ и вѣсъ бабы, а равно величина прогиба рельсовъ.

кимъ же образомъ, какъ и при двухъ предъидущихъ пробахъ, должна при обыкновенныхъ подкладкахъ выдержать по срединѣ два удара бабы вѣсомъ C пудовъ, падающей съ высоты 6,5 футовъ, при чемъ рельсъ можетъ изгибаться, но не долженъ представлять никакихъ наружныхъ признаковъ поврежденія.

4) *Проба для опредѣленія степени доброкачественности матерьяла, производя изломъ посредствомъ удара.* До одной пятой всего количества половинокъ рельсовъ, выдержавшихъ предшествующую пробу, должны быть сломаны ударами бабы вѣсомъ D пудовъ, опускаемой послѣдовательно съ высоты 7, 7,5; 8; 8,5 и т. д. футовъ.

Примѣчаніе I. Если вмѣсто обыкновенныхъ подкладокъ будутъ употребляемы чугуныя наковальни, вѣсомъ до 600 пудовъ каждая, то вѣсъ ударяющей бабы уменьшается до C , пудовъ.

Примѣчаніе II. Въ зимнее время вѣсъ ударяющей бабы уменьшается въ слѣдующей пропорціи:

При температурѣ отъ 0° до 5°R на 5%
 5° » 10°R » 10%
 10° » 15°R » 15%

Въ слѣдующей таблицѣ показаны значенія величинъ: A , F , B , C , D , C_1 , для различныхъ желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ.

Вѣсъ погон. фута въ русскихъ фун- тахъ.		А.	F.	B.	C.	D.	C ₁ .
Желѣзн.	Стальн.						
		Пуд.	Миллим.	Пуд.	Пуд.		Пуд.
20	—	550	3	700	18	18	12
22	—	675	3	825	21	21	14
24	—	800	3	1000	24	24	16
26	—	925	3	1225	27,5	27,5	18,5
—	17	550	4	850	22	22	15
—	18 ¹ / ₃	675	4	1000	26	26	17,5
—	20	800	4	1200	30	30	20
—	21 ² / ₃	925	4	1375	34,5	34,5	23

Примѣчанія къ чертежамъ типовъ желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ, утвержденныхъ Г. Министромъ Путей Сообщенія 11 сентября 1874 года по журналу Комитета отъ 16 іюля 1874 года за № 587.

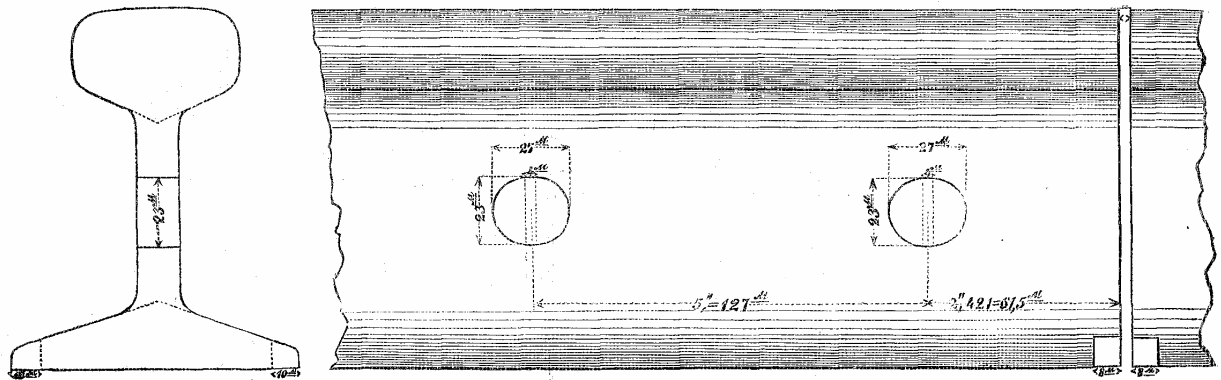
а) Центръ отверстія въ рельсахъ находится на срединѣ вертикальной линіи, соединяющей точки пересѣченія касательныхъ, проведенныхъ къ начальной точкѣ сопрягающихъ кривыхъ.

б) Отверстія въ рельсахъ (не видныя на чертежѣ) должны быть овальными и представлять собою двѣ полуокружности, сомкнутыя двумя параллельными прямыми. Діаметръ полуокружностей, а слѣдовательно и высота отверстія = 23 м.м., длина смыкающей прямой = 4 м.м., такъ что ширина отверстія 27 м.м. Разстояніе между центрами двухъ смежныхъ отверстій для стального рельса 5 дюйм. = 127 м.м., а для желѣзнаго: $5\text{д.},5 = 139,7$ м.м.; разстояніе центра крайняго отверстія отъ конца рельса для стального: $2\text{д.}421 = 61,5$ м.м.—а для желѣзнаго: $1\text{д.}92 = 48,8$ м.м. Относительное расположеніе и размѣры болтовыхъ отверстій въ рельсѣ показаны на нижепомѣщенномъ чертежѣ.

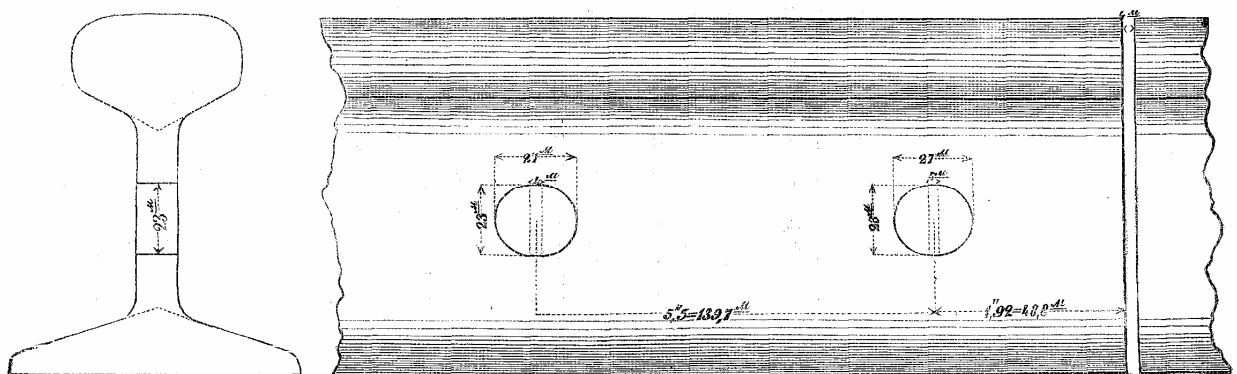
в) Діаметръ болтовъ, показанный на чертежѣ въ $\frac{3}{4}$ дюйма, въ случаѣ ходатайства со стороны желѣзно-дорожныхъ обществъ, можетъ быть увеличенъ до $\frac{7}{8}$ дюймовъ, но не болѣе, во избѣжаніе излишняго ослабленія рельсовъ и накладокъ, и

г) Гайки болтовъ, назначенныя по чертежамъ четырехугольными, могутъ быть дѣлаемы и шестиугольными. Равнымъ образомъ могутъ быть допущены и двойныя гайки.

Чертежъ конца стального рельса.



Чертежъ конца желѣзнаго рельса.



**Циркуляръ Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ
24 сентября 1875 г. № 5401.**

Объ особыхъ въ вагонахъ отдѣленіяхъ для некурящихъ и для дамъ.

Принимая во вниманіе заявленія нѣкоторыхъ Правленій желѣзно-дорожныхъ Обществъ и удостовѣренія Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ о затрудненіяхъ, встрѣчаемыхъ при исполненіи распоряженія Г. Министра Путей Сообщенія, относительно устройства въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ особыхъ отдѣленій для дамъ, сообщеннаго Правленіямъ въ циркулярѣ Министерства отъ 23 сентября 1874 г. за № ¹¹⁶/5563, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ:

1) Распредѣлить желѣзныя дороги, относительно обязательства имѣть въ вагонахъ особые отдѣленія для дамъ, сообразно размѣру пассажирскаго движенія на каждой дорогѣ, на три разряда.

2) На дорогахъ *перваго* разряда требовать безусловнаго исполненія циркуляра № 5563 объ устройствѣ отдѣленій, или отвода особыхъ вагоновъ для дамъ, дозволяя отступленіе отъ сего правила лишь для поѣздовъ дополнительныхъ и экстренныхъ, или для тѣхъ дорогъ, Управленія которыхъ совершенно опредѣлительно выяснять, чрезъ подлежащаго Правительственнаго Инспектора, невозможность примѣнить неотлагательно упомянутый циркуляръ, по причинѣ, или конструкціи вагоновъ, затрудняющей образованіе особыхъ отдѣленій, или недостатка въ вагонахъ. Въ такихъ случаяхъ Его Превосходительство Константинъ Николаевичъ изволилъ приказать назначить для каждой дороги сроки для увеличенія наличнаго количества вагоновъ, или для передѣлки оныхъ.

3) На дорогахъ *второго* разряда требовать исполненія циркуляра, объ устройствѣ отдѣленій для дамъ не для всѣхъ поѣздовъ, а лишь для нѣкоторыхъ, съ обязательствомъ опублико-

вать, въ какихъ именно поѣздахъ имѣются особыя дамскія отдѣленія въ вагонахъ, и вывѣсить о семъ объявленія у билетныхъ кассъ.

4) Дороги *третьяго* разряда освободить отъ обязательства имѣть особыя дамскія отдѣленія, сохранивъ лишь отдѣленія для некурящихъ, въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ.

5) На дорогахъ всѣхъ *трехъ* разрядовъ требовать безусловно, на основаніи Министерскаго постановленія отъ 11-го іюня 1874 г. № 52, учрежденія особыхъ отдѣленій или назначенія отдѣльных вагоновъ для некурящихъ.

6) Для ускоренія учрежденія дамскихъ отдѣленій разрѣшить, съ согласія мѣстныхъ Инспекторовъ дорогъ, устраивать временно въ вагонахъ, для образованія этихъ отдѣленій, вмѣсто перегородокъ, занавѣски.

7) *Къ первому разряду* Г. Министромъ Путей Сообщенія отнесены дороги: Царскосельская, Николаевская, Московско-Рязанская, Московско-Курская, Московско-Нижегородская, Варшавско-Вѣнская, Московско-Ярославская, Рязанско-Козловская, 2, 3 и 4-й участки Балтійской (отъ Петербурга до Ораніенбаума и отъ Гатчино до Лигово), 1-й участокъ Риго-Митавской (отъ Риги до Митавы) и 1-й участокъ Финляндской дороги (между Петербургомъ и ст. Левашово); *ко второму разряду*: Варшавско-Тереспольская, Курско-Кіевская, Курско-Харьковско-Азовская, С.-Петербургско-Варшавская, Одесская, Риго-Динабургская, Московско-Брестская, Козловско-Тамбовская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Варшавско-Бромбергская, Динабургско-Витебская, 1-й участокъ Балтійской (отъ Тосно до Балтійскаго порта), 2-й участокъ Риго-Митавской (отъ Митавы до Можейки), Рыбинско-Бологовская, Харьковско-Николаевская, остальная часть Финляндской дороги въ предѣлахъ Имперіи, Кіево-Брестская, Новгородская, Риго-Большерааская, Орловско-Грязская, Орловско-Витебская, Тамбовско-Саратовская, Моршанско-Сызранская, Ряжско-Моршанская, Ряжско-Вяземская, Ландварово-Роменская, Лозово-Севастопольская, Лодзинская и

Поти-Тифлисская; въ *третьему* разряду: Бресто-Граевская, Шуйско-Ивановская, Грязе-Царицынская, Волго-Донская, Либавская, Новоторжская, Ярославско-Вологодская, Константиновская и Ливенская.

Таковое распоряженіе Г. Министра Путей Сообщенія имѣю честь сообщить для руководства и исполненія Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Г.г. Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, присовокупляя, что Его Превосходительство Константинъ Николаевичъ изволилъ приказать, чтобы въ отдѣленіяхъ, назначенныхъ для дамъ, было воспрещено безусловно куреніе табаку, о чемъ въ каждомъ изъ этихъ отдѣленій должно быть вывѣшено объявленіе.

Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ Техническо-Инспекторскаго Комитета въ Совѣты Управленій, и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ 15 октября 1875 г. № 5878.

По приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по журналу, Высочайше учрежденной при Министерствѣ Путей Сообщенія, Навигаціонно-Описной Коммисіи, отъ 20 сентября сего года № 63, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, для возможности правильно направлять суда въ отверстія мостовъ, находящихся на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, обозначать, по примѣру С.-Петербургскихъ мостовъ, середины судоходныхъ пролетовъ сихъ мостовъ: особыми знаками для дневнаго сплава и створными фонарями—для сплава производимаго ночью.

Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ Техническо-Инспекторскаго Комитета. 4 сентября 1875 г. № 4990.

О представленіи къ Высочайшимъ наградамъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ за устраненіе несчастій.

Изъ донесеній Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ и приказовъ Управляющихъ желѣзными дорогами усматриваются нѣкоторые случаи, въ которыхъ желѣзнодорожные служащіе, своею находчивостью и распорядительностью, подвергая даже собственную жизнь опасности, устраняли крушеніе или столкновение поѣздовъ, или вообще предотвращали несчастные случаи съ людьми.

Признавая справедливымъ, чтобы на таковыя дѣйствія и на такое самоотверженіе желѣзнодорожныхъ служащихъ было обращено должное вниманіе, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ увѣдомить Совѣты Управленій и Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ, что о подобныхъ случаяхъ находчивости и распорядительности своихъ служащихъ, имъ предоставляется входить съ представленіями въ Министерство Путей Сообщенія, для исходатайствованія отличившимся Высочайшихъ наградъ. При этомъ въ представленіяхъ должно быть подробно описанъ случай, при которомъ желѣзнодорожными служащими были выказаны находчивость и распорядительность, а также доставлены свѣдѣнія: о поведеніи и небытности подъ судомъ и слѣдствіемъ лицъ, представляемыхъ къ награжденію, съ приложеніемъ подлинныхъ документовъ о званіи и вѣроисповѣданіи ихъ.

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ. 1 ноября 1875 г. № 7303.

По распоряженію Государственного Контролера, въ началѣ будущаго года будетъ изданъ Сборникъ постановленій Совѣта Государственного Контроля за время съ 1865 по 1875 г. включительно.

Департаментъ Общихъ Дѣлъ, увѣдомляя о предстоящемъ выходѣ въ свѣтъ вышеупомянутаго сборника подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія распорядительныхъ управленій, мѣста и лица, считаетъ нужнымъ присовокупить, что, согласно увѣдомленію Директора Канцеляріи Государственнаго Контроля, въ сборникъ вошло значительное число дѣлъ, по отчетности учреждений Министерства Путей Сообщенія, разсмотрѣнныхъ Совѣтомъ Государственнаго Контроля.

Съ требованіемъ о количествѣ потребныхъ экземпляровъ, стоящихъ 3 руб. каждый, учреждения Министерства Путей Сообщенія могутъ непосредственно обращаться въ Канцелярію Государственнаго Контроля.

Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ Техническо-Инспекторскаго Комитета Гг. Директорамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами, 15 ноября 1875 г. № 6720.

О доставленіи полного списка станцій и полустанцій каждой дороги.

При изготовленіи карты желѣзныхъ дорогъ, составляемой въ настоящее время при Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ, представляется необходимымъ имѣть точныя свѣдѣнія о положеніи станцій на каждой желѣзной дорогѣ.

Въ виду сего Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь просить Гг. Директоровъ и Управляющихъ желѣзными дорогами доставить въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ, не позже 1-го января 1876 года, полный списокъ станцій и полустанцій каждой дороги, съ показаніемъ дѣйствительнаго (а не тарифнаго) между ними разстоянія, и съ обозначеніемъ: какого класса станція и имѣется ли на станціи буфетъ?

**Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ 26 ноября 1875 г.
№ 7822.**

Въ разъясненіе возникшихъ недоразумѣній при примѣненіи Устава о гербовомъ сборѣ 17-го апрѣля 1874 года при сношеніяхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія по дѣламъ о личномъ составѣ оныхъ, Особая Коммисія при Министерствѣ Финансовъ, рассмотрѣвъ сообщенные по сему предмету вопросы, нашла, что большинство Уставовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ содержитъ въ себѣ постановленія, въ силу которыхъ Общества свободны въ выборѣ служащихъ изъ русскихъ подданныхъ и, при соблюденіи нѣкоторыхъ условій, изъ иностранцевъ и обязаны представлять на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія лишь Главныхъ Инженеровъ и Управляющихъ. Существуютъ однако Общества (какъ напримѣръ Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ), которыя обязаны испрашивать такое утвержденіе и для другихъ высшихъ служащихъ лицъ, а также представлять списки всѣхъ служащихъ и удостовѣренія о знаніяхъ всѣхъ поступающихъ на техническія должности лицъ. Всѣ эти сношенія, очевидно, вполнѣ обязательны для Обществъ и потому гербовому сбору подлежать не должны.

Но въ другихъ случаяхъ, какъ напр. при просьбахъ Обществъ о дозволеніи имъ принять на свою службу Инженеровъ, состоящихъ при Министерствѣ Путей Сообщенія, при представленіи Обществами своихъ служащихъ Министерству къ наградамъ и т. п., не существуетъ подобной обязательности, а потому нѣтъ и повода къ изъятію отъ гербоваго сбора.

На основаніи сихъ соображеній, съ утвержденія Г. Министра Финансовъ, Коммисія положила, что изъ сношеній желѣзнодорожныхъ Обществъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія по дѣламъ о личномъ составѣ, гербовому сбору не подлежатъ только тѣ, которыя по уставамъ сихъ Обществъ требуются отъ нихъ вполнѣ обязательно.

Такое разъясненіе Министерства Финансовъ Департаментъ Общихъ Дѣлъ имѣетъ честь сообщить для руководства и исполненія Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

**Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета въ Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ.
12 декабря 1875 года, № 7157**

Въ виду неудовлетворительности отопленія пассажирскихъ вагоновъ печами, въ особенности вагоновъ I и II-го классовъ, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ признать необходимымъ, чтобы такое отопленіе въ вагонахъ I и II-го классовъ было постепенно замѣняемо болѣе усовершенствованными системами отопленія.

Признавая, что въ практическомъ отношеніи, изъ всѣхъ способовъ отопленія пассажирскихъ вагоновъ, слѣдуетъ отдать предпочтеніе отопленію—паровому, Его Превосходительство изволилъ приказать: потребовать отъ Совѣтовъ Управленій и Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ представленія въ Министерство Путей Сообщенія проектовъ устройства пароваго отопленія въ вагонахъ упомянутыхъ классовъ, съ объясненіемъ стоимости онаго и съ указаніемъ постепенности введенія сего отопленія.

Имѣя при этомъ въ виду, что нѣкоторые желѣзнодорожныя Общества уже начали испытывать водяное отопленіе, Г. Министръ Путей Сообщенія предоставляетъ симъ Обществамъ испытывать и водяное отопленіе съ тѣмъ, чтобы представить въ Министерство Путей Сообщенія проекты устройства сего отопленія и исчисленіе стоимости онаго, сообщая вмѣстѣ съ тѣмъ и о результатахъ произведенныхъ ими испытаній.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь увѣдомить Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія.

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО РУССКИМЪ ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ ЗА 1873 И 1874 ГОДЫ.

I.

Значительное развитіе желѣзнодорожной сѣти, какъ мы говорили въ предшествовавшей книжкѣ этого журнала (см. кн. 2-я 1875 г. ст. «Грузовое движеніе по Риго-Царицынскому пути»), повліяло на способы перевозки грузовъ: грузы вмѣсто воднаго и гужеваго стали избирать путь желѣзнодорожный. Только одинъ Волжскій путь, благодаря своимъ гидрографическимъ и географическимъ условіямъ, благодаря громоздкости продуктовъ, составляющихъ главный предметъ передвиженія по немъ, благодаря затребованію этихъ продуктовъ для сбыта за границу только въ извѣстное время (въ навигацію),—только одинъ этотъ путь продолжаетъ до сихъ поръ конкурировать съ желѣзнодорожнымъ.

Увеличеніе желѣзнодорожной сѣти еще сильнѣе отразилось на гужевой и водяные пути по пассажирскому движенію. Тутъ уже и Волга съ своими многочисленными нароходами не въ силахъ была выдержать конкуренцію. Въ мѣстахъ, пересѣкаемыхъ желѣзными дорогами, по воднымъ путямъ — при посредствѣ пароходовъ, а по сухопутнымъ — при посредствѣ лошадей, пассажиры стали двигаться только на небольшое протяженіе — до ближайшихъ желѣзнодорожныхъ станцій. Въ Твери, напримѣръ, въ шестидесятихъ годахъ пароходы находили для себя въ избыткѣ пассажировъ, при отправленіи по два или даже по три раза въ каждый день; теперь же едва

находятъ пассажировъ, отправляясь изъ Твери только два раза въ недѣлю. Ихъ дѣятельность перешла въ мѣста отдаленныя отъ желѣзнодорожной сѣти. Что же касается до шоссейныхъ путей, то нечего говорить, что съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ въ ближайшихъ къ нимъ мѣстностяхъ движеніе пассажировъ по шоссейнымъ путямъ должно было упасть окончательно.

Если мы сравнимъ числа проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ въ разные года, мы увидимъ, что эти числа постоянно возрастаютъ. Такъ: въ 1871 году противъ предыдущаго года возросло на 26⁰%, въ 1872 году—на 12⁰%, въ 1873 году—на 7⁰% и въ 1874 году—на 12⁰%.

Это возростаніе находится въ зависимости не только отъ удлиненія сѣти, но также и отъ развивающейся съ каждымъ годомъ все большей и большей потребности къ передвиженію, вслѣдствіе экономическихъ причинъ.

Такой скорый и удобный путь, какой представляютъ желѣзныя дороги, сталъ сравнительно менѣ стѣснять имѣющихъ нужду по какимъ либо причинамъ посѣтить тотъ или другой пунктъ Россіи.

Удобство же и дешевизна проѣзда стали вызывать въ большей мѣрѣ рабочія силы изъ мѣстностей густо заселенныхъ и не удовлетворяющихъ, по различнымъ экономическимъ условіямъ, потребностямъ населенія, въ мѣста болѣе нуждающіяся въ рабочей силѣ.

Сравнимъ, на примѣръ, движеніе пассажировъ на нѣкоторыхъ дорогахъ за послѣднее время съ движеніемъ за время десяти лѣтъ назадъ. Было перевезено пассажировъ:

	1865 г. *)	1874 г.
На Николаевской	890,482 чел..	1.624,774 чел.
» С.-Петербургско-Варшавской .	959,338 »	1.728,215 »
» Московско-Нижегородская .	694,633 »	1.096,746 »
» Московско-Рязанской . . .	452,432 »	1.030.289 »

*) Сборникъ свѣдѣній по желѣзнымъ дорогамъ за 1866 и 1867 года.

Такимъ образомъ, движеніе пассажировъ по главнымъ желѣзнодорожнымъ путямъ за девятилѣтній періодъ почти удвоилось.

Кромѣ того, развитіе желѣзнодорожной сѣти значительно увеличило населенность промышленныхъ и торговыхъ пунктовъ, чрезъ которые сѣть эта проходитъ, въ особенности—въ пунктахъ, представляющихъ желѣзнодорожные узлы. Населенность Москвы, напримѣръ, за послѣдніе десять лѣтъ почти удвоилась.

Вслѣдствіе же сего должно было увеличиться передвиженіе пассажировъ не только въ извѣстный періодъ времени года, когда по какимъ либо причинамъ къ нѣкоторымъ мѣстамъ бываетъ большой приливъ пассажировъ,—но и постоянно.

Такъ было отправлено пассажировъ:

	1865 г.	1874 г.
изъ Москвы по Николаевской дор.	268,596 чел.	317,690 чел.
» Московско-Нижегородской	199,437 »	305,683 »
» Московско-Рязанской	158,678 »	363,929 »
изъ С.-Петербурга по Николаевской	404,387 »	448,236 »
» С.-Петербурго-Варшавск.	146,279 »	179,360 »

Прибывало:

	въ 1865 г.	въ 1874 г.
въ Москву по Николаевской дор.	264,192 чел.	277,690 чел.
» Московско-Нижегородской	193,874 »	304,196 »
въ С.-Петербургъ по Николаевской	376,963 »	495,772 »
» С.-Петербурго-Варшавск.	150,693 »	202,270 »

Въ настоящемъ очеркѣ мы имѣемъ цѣлью собственно разобратъ съ различныхъ сторонъ пассажирское движеніе за двухлѣтній періодъ—1873 и 1874 годы. Къ этому мы и приступаемъ съ оговоркой, что за неимѣніемъ въ Статистическомъ Отдѣлѣ отчетовъ по дорогамъ: Ливенской (за тотъ и другой годъ), Финляндской, Поти-Тифлиской, Рязанско-Козловской и Моршанско-Сызранской (за 1874 годъ)—нашъ разборъ будетъ касаться всѣхъ дорогъ за исключеніемъ вышепоименованныхъ.

По всѣмъ дорогамъ было перевезено пассажировъ:

	Средняя эксплуатаціонная длина дорогъ.	Число пассажировъ.
Въ 1873 г. . .	13,225 вер.	22.319,666 чел.
» 1874 г. . .	14,920 »	25.092,761 »

Такимъ образомъ, увеличеніе пассажировъ шло почти одинаково съ возрастаніемъ средней эксплуатаціонной длины; именно: длина увеличилась въ 1873 году, противъ предъидущаго года,—на 6⁰/₀, въ 1874—на 13⁰/₀; число пассажировъ увеличилось въ 1873 году—на 7⁰/₀, въ 1874 году—на 12⁰/₀.

На нѣкоторыхъ дорогахъ значительное увеличеніе пассажировъ находилось въ зависимости отъ удлиненія самой линіи, а также отъ открытія новой, къ ней прилегающей. Дороги эти слѣдующія:

	годы.	Средняя эксплуатаціонная длина. вер.	Число пассажировъ.	% увеличеніе пассажировъ.
Лозово-Севастопольская	1873	—	15,771	—
	1874	311	231,261	1,366 ⁰ / ₀
Бресто-Граевская	1873	86	84,756	—
	1874	203	221,944	162 ⁰ / ₀
Ландварово-Роменская	1873	225	177,455	—
	1874	665	483-232	173 ⁰ / ₀
Новоторжская	1873	33	64,625	0 ⁰ / ₀
	1874	80	104,761	62 ⁰ / ₀
Кіево-Брестская	1873	593	725,876	67 ⁰ / ₀
	1874	802	1.048,358	44 ⁰ / ₀
Риго-Митавская	1873	53	326,309	24 ⁰ / ₀
	1874	127	427,846	42 ⁰ / ₀
Либавская	1873	325	188,508	55 ⁰ / ₀
	1874	480	290,461	54 ⁰ / ₀
Харьк.-Николаевская	1873	461	552,637	25 ⁰ / ₀
	1874	603	624,059	13 ⁰ / ₀
Ярославс.-Вологодская *)	1873	191	140,762	110 ⁰ / ₀
	1874	id	153,073	9 ⁰ / ₀

*) Средняя эксплуатаціонная длина Ярославско-Вологодской въ 1872 г. была 129 вер., а слѣдующей за ней Балтійской—144 вер.

Балтійская	1873	461	1,408,253	37°/o
	1874	id	1.486,102	5°/o
Рязско-Вяземская. . . .	1873	72	41,031	12°/o
	1874	96	48,938	12°/o
Рязско-Моршанская. . .	1873	121	111,218	11°/o
	1874	id	133,720	20°/o
Риго-Больдерааская. . .	1873	17	393,008	—
	1874	id	498,145	27°/o
Риго-Динабургская. . . .	1873	214	—	—
	1874	id	—	—
Варшаво-Тереспольская .	1873	199	407,864	19°/o
	1874	id	484,698	18°/o
Курско-Кіевская.	1873	440	443,152	11°/o
	1874	id	519,634	17°/o

Изъ поименованныхъ дорогъ—на первыхъ *одиннадцати* возрастаніе пассажировъ зависѣло исключительно отъ собственнаго удлиненія, на послѣднихъ же *четыре*хъ—отъ удлиненія непосредственно къ нимъ примыкающихъ путей, именно: на Риго-Динабургской и Риго-Больдерааской—отъ удлиненія Риго-Митавской; на Рязско-Моршанской—отъ удлиненія Моршанско-Сызранской; на Варшаво-Тереспольской и Курско-Кіевской—отъ удлиненія Кіево-Брестской.

На слѣдующихъ дорогахъ, при ихъ не измѣнявшейся длинѣ, возрастаніе, хотя менѣе сильное, зависѣло главнымъ образомъ отъ увеличенія потребности народонаселенія къ передвиженію, вслѣдствіе экономическихъ условій. Здѣсь уже открытіе новыхъ дорогъ, по причинѣ ихъ большой отдаленности, имѣло вліяніе значительно меньшее. Дороги эти:

		Длина въ верстахъ.	Число пас- сажировъ.	°/o увеличеніе пассажировъ.
Новгородская	1873 г.	68	124,485	16°/o
	1874 »	id	129,406	4°/o
Тамбовско-Саратовская	1873 »	353	265,553	13°/o
	1874 »	id	285,531	7°/o
Рыбинско-Бологовская.	1873 »	280	231,253	1°/o
	1874 »	id	260,364	12°/o

Курско-Харьк.-Азовск.	1873 г.	764	917,265	5%
	1874 »	id	1.018,591	11%
Лодзинская	1873 »	26	127,737	1%
	1874 »	id	144,017	12%
Варшаво-Вѣнская . . .	1873 »	325	1.369,706	9%
	1874 »	id	1.488,207	9%
Орловско-Витебская . .	1873 »	488	390,646	9%
	1874 »	id	404,723	5%
Варшавско-Бромбергск.	1873 »	135	392,103	7%
	1874 »	id	417,551	6%
С.-Петерб.-Варшавская	1873 »	1,207	1.584,895	5%
	1874 »	id	1.728,215	8%
Динабург-Витебская .	1873 »	244	327,614	8%
	1874 »	id	345,581	5%
Московско-Курская . .	1873 »	502	1.420,919	3%
	1874 »	id	1.507,230	6%
Московско-Брестская . .	1873 »	1,028	943,640	6 %
	1874 »	id	968,415	3%
Шуйско-Ивановская . .	1873 »	171	224,449	2%
	1874 »	id	235,854	5%
Московско-Нижегор. . .	1873 »	410	1.066,223	1%
	1864 »	id	1.096,746	3%
Московско-Ярославская	1873 »	271	1.070,159	1%
	1874 »	id	1.106,771	3%
Царскосельская	1873 »	25	910,742	2%
	1874 »	id	1.017,615	1%

Отсюда мы видимъ, что большая равномерность въ возрастаніи числа пассажировъ была на дорогахъ, работавшихъ болѣе продолжительный періодъ времени; и наоборотъ—на дорогахъ, открытіе которыхъ послѣдовало, сравнительно, не такъ давно, въ возрастаніи мы замѣчаемъ сильныя колебанія. Кромѣ того, на нѣкоторыхъ дорогахъ сила пассажирскаго движенія находится въ прямой зависимости отъ движенія грузоваго, именно—хлѣба: былъ въ извѣстный годъ урожай, требовалась въ значительной степени въ мѣста производства хлѣба рабочая сила, были достаточныя затребованія нашего хлѣба на заграничныхъ рынкахъ, — и движеніе пассажировъ въ этотъ годъ

должно было значительно возрасти. Это и представляют дороги: Тамбовско-Саратовская, Рыбинско-Бологовская и Курско-Харьково-Азовская. По Тамбово-Саратовской дорогѣ, напр., перевозка главнаго груза—ржи за трехлѣтній періодъ представляла такія колебанія:

въ 1872 году	4.755,524 пуд.
» 1873 »	11.368,044 »
» 1874 »	8.805,288 »

Далѣе слѣдуютъ дороги, длина которыхъ за тотъ и другой годъ также не измѣнялась, число же пассажировъ за 1873 годъ было меньше предыдущаго года. Дороги эти:

	Длина до- роги.	Число пасса- жировъ.	‰ увели- ченія.
Николаевская.	1873 г. 604 вер.	1.541,686	3‰
	1874 » id »	1.623,774	5‰
Московско-Рязанская .	1873 » 248 »	970,505	1‰
	1874 » id »	1.030,289	6‰
Волго-Донская.	1873 » 73 »	20,486	7‰
	1874 » id »	23,640	15‰
Козлово-Ворон.-Ростовс.	1873 » 780 »	912,218	2‰
	1874 » id »	1.008,030	9‰
Грязе-Царицынская . .	1873 » 625 »	190,417	1‰
	1874 » id »	219,246	15‰
Тамбово-Козловская . .	1873 » 68 »	166,391	1/2‰
	1874 » id »	194,656	17‰

Уменьшеніе числа пассажировъ на всѣхъ вышеприведенныхъ дорогахъ, послѣдовало только въ 1873 году. Какъ уже мы говорили въ первой книжкѣ этого журнала за 1875 годъ, въ статьѣ «Нѣкоторыя свѣдѣнія по пассажирскому движенію на жел. дор. за періодъ съ 1870 по 1873 г.», — причины уменьшенія движенія на вышеприведенныхъ дорогахъ выяснить очень трудно. Правленіе Московско-Рязанской дороги, въ своемъ отчетѣ за 1873 годъ, объясняетъ это закрытіемъ въ тотъ годъ многихъ фабрикъ въ Москвѣ и вообще застоємъ торговли. Проверить, такое объясненіе мы не могли, за неимѣніемъ данныхъ; между прочимъ заставляютъ насъ въ

этомъ объясненіи сомнѣваться обороты грузоваго движенія въ тотъ годъ на всѣхъ выше поименованныхъ дорогахъ, особенно—на Николаевской и Московско-Рязанской. На нихъ количество перевозимаго груза въ 1873 году было значительно больше чѣмъ въ 1872 г.; это же, само собою разумѣется, непременно должно было увеличить и пассажирское движеніе. Въ слѣдующій годъ, 1874-й, пассажирское движеніе не только достигло прежней своей нормы, но даже далеко превысило предъидущіе года.

Двѣ дороги, Орловско-Грязская и Одесская, по пассажирскому движенію за 1874 годъ представляютъ какъ бы исключеніе изъ ряда всѣхъ другихъ дорогъ, именно: только на нихъ за этотъ годъ оно упало.

Дороги эти представляли:

		Средняя эксплуатаціон- ная длина.	Число пас- сажировъ.	% увели- ченія.
Одесская	1873 г.	962 вер.	1.345,557	11%
	1874 »	985 »	1.295,182	— 4%
Орловско-Грязская .	1873 »	283 »	258,073	6%
	1874 »	id »	257,085	— 1%

Незначительное уменьшеніе въ 1874 году на Орловско-Грязской (меньше чѣмъ на 1%) по всей вѣроятности зависѣло отъ открытія въ тотъ годъ Рязско-Вяземской, на всемъ ея протяженіи; ибо пассажиры изъ мѣстностей, прилегающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ,—отъ Рязска до Торопца и отъ Тулы до Курска, при соединеніи Рязска съ Тулою, для направленія въ ту и другую сторону могли избирать уже болѣе кратчайшій путь, обходя Орловско-Грязскую дорогу.

Во всякомъ случаѣ, хотя Орловско-Грязская дорога и представляетъ уменьшеніе, но незначительное. Оно болѣе выдается на дорогѣ Одесской. Въ 1873 году она эксплуатировалась на всемъ своемъ протяженіи не въ продолженіи цѣлаго года: участокъ отъ Кишинева до Корнешти — 68 верстъ—былъ открытъ 28 апрѣля 1873 года; въ 1874 же

году на протяженіи 985 верстъ работа была круглый годъ. Несмотря на это, число проѣхавшихъ по ней пассажировъ было даже менѣе предъидущаго года. Это уменьшеніе было вызвано конкуренціею вновь открытыхъ участковъ Кіево-Брестской дороги, которая отвлекла въ значительной степени отъ Одесской какъ грузы, такъ и пассажировъ.

II.

Если сравнимъ работу дорогъ по пассажирскому движенію относительно числа пассажировъ на версту пути, то увидимъ, что дороги въ этомъ отношеніи представляютъ значительную разницу: есть дороги, имѣющія на версту болѣе 40,000 пассажировъ (Царскосельская), и есть такія, на которыхъ число это едва доходитъ 300 (Грязе-Царицынская, Волго-Донская). Большая или меньшая величина этого числа зависитъ главнымъ образомъ отъ степени населенности мѣстности, и въ слѣдствіе сего эта единица мѣры можетъ дать отчасти понятіе о густотѣ населенія мѣстностей, по которымъ проходитъ дорога.

Кромѣ того, величина числа пассажировъ на версту дороги находится въ зависимости и отъ длины желѣзнодорожной линіи: если ею связываются два населенные пункта на не большомъ протяженіи, то и величина этого числа значительна; а при большемъ ея протяженіи, хотя бы связываемые ею пункты выдавались по населенности, но если притомъ прорѣзываемая ею мѣстность мало заселена,—то и число пассажировъ на версту дороги будетъ не велико. Подраздѣливъ въ дорогивъ этомъ отношеніи на нѣсколько группъ, получимъ слѣдующіе выводы:

Дороги, имѣющія на версту болѣе 3.000 пассажировъ:

	1873 г.	1874 г.
	пассаж.	пассаж.
Царскосельская	36,440	40,704
Риго-Болдерааская.	23,119	29,302
Лодзинская.	4,913	5,539
Москoвск.-Ярославская	3,949	4,088

Московско-Рязанская	3,994	4,084
Варшавско-Вѣнская.	4,214	4,579
Балтійская	3,055	3,223
Риго-Митавская.	6,156	3,369
Варшавско-Бромбергская. . .	2,905	3,093
Московско-Курская.	2,030	3,002

На первой, Царскосельской, число это выдается потому, что она проходит по небольшому протяженію между Петербургомъ и Царскимъ Селомъ, въ заселенной мѣстности. Нужно замѣтить, что дорога эта почти исключительно служить для пассажирскаго движенія. Главный контингентъ пассажировъ даетъ для нее Петербургъ, въ лѣтніе мѣсяцы, на такъ называемые «увеселительные поѣзда», отправляемые въ Павловскъ. Для привлеченія пассажировъ, обществомъ этой дороги ежегодно тратится значительная сумма на содержаніе въ лѣтнее время Павловскаго вокзала, съ его увеселеніями. Такъ въ 1873 году было израсходовано съ этою цѣлью — 46.438 р.; въ 1874 году—45.808 р.

Усиленное пассажирское движеніе по Риго-Больдерааской дорогѣ, при ея протяженіи всего 17 верстъ, вызывается развитіемъ торговыхъ оборотовъ между Ригою и Больдераа, удобнымъ портомъ, лежащимъ около устья Двины, и устройствомъ около него морскихъ купалень, что привлекаетъ въ лѣтнее время на Риго-Больдерааскую дорогу пассажировъ изъ разныхъ мѣстностей.

Хотя и менѣе, но все же довольно значительное число пассажировъ на версту пути замѣчаемъ и на другихъ поименованныхъ дорогахъ, что прямо характеризуетъ населенность прилегающихъ къ нимъ мѣстностей.

При сравненіи на этихъ дорогахъ числа пассажировъ на версту за тотъ и другой годъ, мы видимъ, что уменьшеніе въ 1874 году послѣдовало только на одной дорогѣ — Риго-Митавской. Оно произошло вслѣдствіе значительнаго въ тотъ годъ удлиненія линіи въ мѣстность менѣе заселенную: въ 1873 году средняя эксплуатаціонная длина ея была

53 версты, и ею соединялись два заселенные пункта—Рига и Митава; а въ 1874 году длина ея почти утроилась (153 версты), между тѣмъ какъ мѣстности между Митавой и Можейки, по меньшей населенности, не могли давать пассажировъ въ той же степени, какъ мѣстности между Ригею и Митавою.

Слѣдующую группу представляютъ *дороги, имѣющія число пассажировъ на версту длины отъ 3.000 до 1.000 человекъ:*

	1873 г. пассаж.	1874 г. пассаж.
Московско-Нижегородская . .	2,600	2,675
Николаевская	2,552	2,688
Риго-Динабургская	2,176	2,452
Варшавско-Тереспольская . .	2,049	2,436
Тамбовско-Козловская	2,447	2,860
Новгородская	1,742	1,903
Новоторжская	1,958	1,309
С.-Петерб.-Варшавская	1,313	1,432
Динабурго-Витебская	1,343	1,416
Одесская	1,399	1,314
Шуйско-Ивановская	1,312	1,379
Кіево-Брестская	1,224	1,307
Курско-Харьковско-Азовская .	1,200	1,333
Харьк. - Николаевская	1,198	1,354
Курско-Кіевская	1,007	1,181
Козл.-Воронеж.-Ростовская . .	1,020	1,292
Бресто-Граевская	985	1,093
Рязско-Моршанская	919	1,105

Большинство дорогъ этой группы представляетъ значительную длину. Хотя нѣкоторыя изъ нихъ, при значительной длинѣ, захватываютъ мѣстности съ малою населенностью, но притомъ сравнительно большая величина числа пассажировъ на версту этихъ дорогъ находится въ зависимости отъ населенности оконечныхъ ихъ пунктовъ. Тутъ уже собственно эти пункты и выдвигаютъ, по отношенію къ принятой нами единицѣ сравненія, нѣкоторыя дороги на первый планъ. Таковы дороги: Николаевская, Московско - Нижегородская, С.-Петербурго - Варшавская и др. Дорога Курско - Кіевская

занимаетъ въ этой группѣ почти послѣднемъ мѣсто, хотя соединенные ею пункты и мѣстности около ея расположенны отличаются густотою населенія. Объяснить это возможно только неподвижностію прилегающаго къ ней народонаселенія и истекающемъ отсюда малымъ развитіемъ мѣстнаго внутренняго движенія. Такъ напр., на дорогѣ Варшаво-Вѣнской, длиною въ 325 верстъ, каждый пассажиръ дѣлаетъ среднимъ числомъ только 60—70 верстъ, тогда какъ на дорогѣ Курско-Кіевской, при ея длинѣ 440 верстъ, каждый пассажиръ дѣлаетъ среднимъ числомъ отъ 120 до 130 вер.

Здѣсь какъ и въ первой группѣ, мы замѣчаемъ увеличеніе принятой нами единицы сравненія въ 1874 году на всѣхъ дорогахъ, за исключеніемъ двухъ, Одесской и Новоторжской. Причина таже, именно — удлиненіе; особенно оно было значительно на Новоторжской дорогѣ: въ 1873 году средняя эксплуатаціонная ея длина была 33 версты, въ 1874 году—80 верстъ.

Третью группу будутъ составлять:—*дороги, имѣющія на версту своей длины меньше 1000 пассажировъ:*

	1873 г. пассаж.	1874 г. пассаж.
Рыбинско - Бологовская	826	929
Московско-Брестская	918	942
Орловско-Грязская	912	908
Орловско-Витебская	890	839
Тамбовско-Саратовская	752	809
Ландварово-Роменская	789	726
Лозово - Севастопольская	—	741
Ярославо-Вологодская	737	801
Либавская	580	607
Рязско-Вяземская	569	509
Грязе-Царицынская	304	351
Волго-Донская	280	320

Назначеніе дорогъ этой группы, вслѣдствіе ихъ географическаго положенія и характера прорѣзываемыхъ мѣстностей, есть главнымъ образомъ, передвиженіе грузовъ. Внутреннее

пассажирское движеніе, по малой заселенности мѣстностей прилегающихъ къ большинству этихъ дорогъ,—очень слабо. Если и ѣздятъ по нимъ пассажиры, то задавая, какъ увидимъ ниже, большіе концы, направляясь преимущественно въ главные промышленные пункты, каковы Москва и Петербургъ;—поэтому эти дороги болѣе другихъ выдаются относительно движенія пассажировъ по прямому сообщенію.

Двѣ дороги этой группы представляютъ въ 1874 г. меньшее число пассажировъ на версту, чѣмъ въ 1873 г., при одинаковой эксплуатаціонной длинѣ ихъ за оба года, именно: Орловско - Грязская и Волго-Донская; а Рязско - Вяземская представляетъ такое же явленіе при увеличеніи средней эксплуатаціонной длины противъ предъидущаго года на 24 версты. О причинахъ упадка числа пассажировъ въ 1874 году на дорогѣ Орловско-Грязской мы уже выше говорили; что же касается Волго-Донской, то вообще пассажирское движеніе на ней, вслѣдствіе ея географическаго положенія, такъ слабо и измѣнчиво, что уменьшеніе за 1874 годъ незаслуживаетъ особаго вниманія.

Недавнее открытіе всего пути отъ Рязска до Вязьмы, при значительномъ его протяженіи, не могло еще вполне опредѣлить значеніе онаго по пассажирскому движенію для прилегающихъ мѣстностей;—только этимъ мы объясняемъ уменьшеніе на ней числа пассажировъ на версту длины въ 1874 году.

III.

Теперь рассмотримъ распредѣленіе пассажировъ по разрядамъ, принимая четыре рубрики: *I, II, III классы* (*IV классъ мы соединяемъ съ III, ибо онъ существуетъ только на нѣкоторыхъ привнеланскихъ дорогахъ*), и *войско*, вмѣстѣ съ *арестантами*. Мы принимаемъ послѣднія двѣ группы вмѣстѣ, потому что многія дороги ихъ не раздѣляютъ.

Выражая для большей наглядности распределение по этимъ рубрикамъ въ процентахъ, получимъ:

	1873 г.	1874 г.
I классъ	3,12%	2,84%
II классъ.	13,90%	12,53%
III классъ	76,00%	76,01%
Бойско и арестанты.	6,98%	8,62%

Хотя разница въ распределеніи пассажировъ за 1874 годъ, сравнительно съ предыдущимъ годомъ не велика, но и это не значительное уменьшеніе числа пассажировъ въ высшихъ классахъ заслуживаетъ вниманія,—тѣмъ болѣе, что оно какъ бы постоянно и имѣетъ аналогію съ нѣкоторыми заграничными дорогами (см. Ж. М. П. С. 1874 г. кн. 1. желѣзнодорожное дѣло въ Англіи).

Во второй книжкѣ журнала за 1874 годъ, въ статьѣ «Пассажирское движеніе на русскихъ дорогахъ», приведено было сравненіе распределенія 1873 года съ распределеніемъ за предшествовавшіе года: 1867, 1868 и 1869. Разница въ 1874 году, съ 1867 г., представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1867 г.	1874 г.
I классъ	3,8%	2,84%
II классъ	14,4%	12,53%
III классъ *)	81,8%	84,63%

Такимъ образомъ, большее уменьшеніе (слишкомъ на 2%) послѣдовало относительно II класса, меньше (на 1%) относительно I.

Покрайней мѣрѣ относительно Россіи явленіе это, намъ кажется, объясняется тѣмъ, что желѣзныя дороги начинаютъ приобрѣтать все большій контингентъ пассажировъ изъ рабочаго класса. Неравномѣрное распределеніе народонаселенія, вслѣдствіе историческихъ причинъ, несоотвѣтственно производительности мѣстностей, вызываетъ все больше и больше

*) Присоединяя сюда и войско съ арестантами.

передвиженія рабочей силы, по мѣрѣ потребности въ ней въ извѣстныхъ мѣстностяхъ и въ извѣстное время.

Это подтверждается тѣмъ, что большое увеличеніе и наибольшее преобладаніе процента пассажировъ III класса приходится именно на тѣ дороги, которыя прилегаютъ къ мѣстностямъ, вызывающимъ, по экономическимъ причинамъ, болѣе передвиженія рабочаго люда. Такъ этимъ отличаются дороги:

		1873 г.	1874 г.
Рыбинско-Бологовская . .	I классъ . .	0,44°/о	0,46°/о
	II классъ . .	4,55°/о	4,14°/о
	III классъ . .	95,04°/о	95,40
Динабургско-Витебская. . .	I классъ . .	1,1°/о	1,1°/о
	II классъ . .	5,0°/о	5,6°/о
	III классъ . .	94,0°/о	93,3°/о
Орловско-Витебская. . . .	I классъ . .	1,00°/о	1,00
	II классъ . .	7,00°/о	6,00
	III классъ . .	92,00°/о	93,00
Грязе-Царицинская	I классъ . .	2,0°/о	1,2°/о
	II классъ . .	6,1°/о	6,2°/о
	III классъ . .	91,9°/о	92,6°/о
Ярославско-Вологодская .	I классъ . .	0,71°/о	0,62°/о
	II классъ . .	6,84°/о	6,44°/о
	III классъ . .	92,45°/о	92,94°/о
Рязско-Вяземская. . . .	I классъ . .	1,89°/о	2,31°/о
	II классъ . .	7,80	9,17°/о
	III классъ . .	90,31	88,52°/о
Козлово-Ворон.-Ростовская	I классъ . .	20,3°/о	1,80°/о
	II классъ . .	10,61°/о	9,54
	III классъ . .	87,36°/о	88,61
Тамбово-Саратовская. . .	I классъ . .	3,00°/о	2,46°/о
	II классъ . .	10,16°/о	9,64°/о
	III классъ . .	86,84°/о	87,90°/о

На дорогахъ идущихъ къ столицамъ, при распредѣленіи пассажировъ по классамъ, мы замѣчаемъ, что на III классъ, сравнительно съ вышеприведенными дорогами, приходится значительно меньшій процентъ. Хотя приливъ рабочаго люда къ столицамъ значителенъ, однако лѣтнее пассажирское дви-

женіе, во время дачной жизни высшаго и средняго сословія, значительно увеличиваетъ процентъ пассажировъ на I и II классы,—пассажировъ проѣзжающихъ небольшое протяженіе. Кромѣ того, дороги эти находятъ для себя въ столицахъ большое количество пассажировъ I и II—класса и въ продолженіи круглаго года, вслѣдствіе сравнительно большаго процента достаточнаго народонаселенія въ этихъ пунктахъ. Такъ, дороги эти представляютъ:

		1873 г.	1874 г.
Балтійская	I классъ . .	7,0%	6,8%
	II классъ . .	15,6%	15,4%
	III классъ . .	77,4%	77,8%
С.-Петербурго-Варшавская	I классъ . .	4,0%	5,0%
	II классъ . .	16,0%	13,0%
	III классъ . .	80,0%	82,0%
Николаевская	I классъ . .	2,0%	2,0%
	II классъ . .	13,0%	14,0%
	III классъ . .	85,0%	84,0%
Московско-Ярославская. .	I классъ . .	1,9%	2,0%
	II классъ . .	10,6%	10,4%
	III классъ . .	87,5%	87,6%
Московско-Нижегородская	I классъ . .	3,0%	3 0%
	II классъ . .	12,0%	12,0%
	III классъ . .	85,0%	85,0%
Московско-Рязанская. . .	I классъ . .	2,0%	2,0%
	II классъ . .	7,4%	7,6%
	III классъ . .	90,6%	90,4

Но особенно обращаютъ на себя вниманіе, по незначительности процента пассажировъ III класса и на оборотъ — по значительности процента пассажировъ II, это дороги: Харьковско-Николаевская и Курско-Харьково-Азовская. По видимому, на нихъ процентъ пассажировъ III класса долженъ быть значителенъ вслѣдствіе движенія по нимъ рабочаго люда въ лѣтнее страдное время, такъ какъ мѣстности къ нимъ прилегающія, подобно мѣстностямъ лежащимъ по Воронежско-Ростовской, Грязе-Царицынской и Тамбово-Саратовской дорогамъ, въ этой рабочей силѣ очень нуждаются. Дѣйствительно—движеніе ра-

бочихъ въ лѣтнее время, въ особенности въ августѣ, по нимъ значительно развито; но, вслѣдствіе неподвижности прилегающаго къ нимъ народонаселенія, не развито внутреннее мѣстное движеніе въ простомъ классѣ народа; достаточность же средствъ помѣщичьяго и торговаго сословія поднимаетъ значительно процентъ пассажировъ II класса. Такъ, на этихъ дорогахъ мы имѣемъ:

		1873 г.	1874 г.
на Харьковско-Николаевской. . .	I классъ . .	4°/о	3°/о
	II классъ . .	24°/о	22°/о
	III классъ . .	72°/о	75°/о
на Курско-Харьково-Азовской	I классъ . .	3°/о	3°/о
	II классъ . .	19°/о	18°/о
	III классъ . .	78°/о	79°/о

Передвиженіе по дорогамъ войска обусловливается, главнымъ образомъ, его расположеніемъ и соображеніемъ, относительно его перемѣщенія, военного вѣдомства. Поэтому болѣе усиленное движеніе войскъ представляютъ дороги, идущія къ Петербургу и западу—къ Царству Польскому. На этихъ дорогахъ и процентъ, приходящійся на войско, болѣе или менѣе постоянный; между тѣмъ какъ на другихъ онъ различно мѣняется.

Всего войска вмѣстѣ съ арестантами (процентъ, приходящійся на арестантовъ, вообще незначителенъ) было перевезено:

въ 1873 году	1.551,417 человекъ.
въ 1874 году	2.104,527 »

Дороги болѣе выдающіяся по передвиженію *):

	1873 г.	1874 г.
Московско-Брестская.	33°/о	32°/о
Кіево-Брестская	13°/о	12°/о
Орловско-Витебская.	10°/о	10°/о
С.-Петербурго-Варшавская. . . .	10°/о	10°/о
Николаевская	6°/о	7°/о

*) По отношенію ко всемъ пассажирамъ вообще.

Такимъ образомъ, болѣе всѣхъ выдается дорога Московско-Брестская, такъ какъ она идетъ болѣе прямымъ путемъ къ Царству Польскому изъ пункта, гдѣ сходятся шесть дорогъ, вывозящія войска съ различныхъ сторонъ Россіи.

Какъ мы выше говорили, работа дорогъ по пассажирскому движенію находится въ прямой зависимости отъ заселенности прилегающихъ къ нимъ мѣстностей, а также отъ большей или меньшей промышленности и торговыхъ оборотовъ связываемыхъ ими пунктовъ. Такъ, тѣ станціи имѣютъ большій оборотъ по пассажирскому движенію, которыя прилегаютъ къ пунктамъ съ болѣею населенностью. Но особенно большой контингентъ пассажировъ дороги находятъ въ желѣзнодорожныхъ узлахъ. Въ этомъ отношеніи болѣе другихъ отличаются Москва и Петербургъ. Интересно сличить сколько каждый изъ этихъ пунктовъ давалъ и принималъ пассажировъ съ отходящихъ отъ нихъ дорогъ, и какъ распредѣлялись эти пассажиры на каждой дорогѣ по классамъ.

Первое мѣсто по оборотамъ пассажирскаго движенія занимаетъ Москва, какъ главный желѣзнодорожный центръ. Именно: на всѣ отходящія отъ нея дороги было ею передано пассажировъ:

въ 1873 году	1.987,344 *)	человѣка.
въ 1874 году	2.075,478	»

Каждая дорога въ отдѣльности представляла слѣдующій пріемъ и отправленіе пассажировъ относительно Москвы, съ распредѣленіемъ ихъ по классамъ:

Николаевская дорога.

	1873 годъ.	1874 годъ	
Прибыло:			
I классъ . .	9,618 (3%)	10,404 (4%)	
II классъ . .	45,659 (15%)	52,438 (19%)	
III классъ . .	251,067 (82)	214,848 (77%)	
	<hr/>	<hr/>	
Итого. .	306,347	277,690	

*) Въ эти числа не входятъ пассажиры прямого сообщенія.

Отправлено:	I классъ . .	11,261 (3%)	12,340 (4%)
	II классъ . .	51,875 (17%)	58,010 (18%)
	III классъ . .	242,109 (79%)	247,281 (78%)
	Итого . .	305,245	317,631

Московско-Нижегородская дорога.

Прибыло:	I классъ . .	6,696 (2%)	6,592 (2%)
	II классъ . .	40,193 (13%)	41,817 (14%)
	III классъ . .	272,986 (85%)	255,787 (84%)
	Итого . .	319,875	304,196
Отправлено:	I классъ . .	6,469 (3%)	6,970 (2%)
	II классъ . .	44,760 (15%)	47,421 (16%)
	III классъ . .	240,975 (82%)	251,392 (82%)
	Итого . .	292,204	305,783

Московско-Ярославская дорога.

Прибыло:	I классъ . . .	8,455 (2%)	9,084 (3%)
	II классъ . .	46,693 (12%)	50,234 (12%)
	III классъ . .	334,826 (86%)	337,353 (85%)
	Итого . .	389,974	396,671
Отправлено:	I классъ . .	8,118 (3%)	8,932 (3%)
	II классъ . .	47,702 (13%)	50,436 (13%)
	III классъ . .	306,373 (84%)	311,115 (84%)
	Итого . .	362,193	370,483

Московско-Брестская дорога.

Прибыло:	I классъ . .	3,694 (1%)	4,670 (2%)
	II классъ . .	20,015 (9%)	29,785 (13%)
	III классъ . .	203,803 (89%)	199,549 (85%)
	Итого . .	227,512	234,004
Отправлено:	I классъ . .	3,581 (1%)	5,019 (2%)
	II классъ . .	22,852 (8%)	47,729 (16%)
	III классъ . .	234,369 (91%)	212,802 (82%)
	Итого . .	260,802	259,550

*Московско-Курская *).*

Отправлено:	I классъ . .	14,243 (3 ⁰ /о)	13,809 (3 ⁰ /о)
	II классъ . .	62,230 (15 ⁰ /о)	63,653 (15 ⁰ /о)
	III классъ . .	353,570 (82 ⁰ /о)	380,640 (83 ⁰ /о)
	Итого . .	431,043	458,102

Московско-Рязанская.

Отправлено:	I классъ . .	8,438 (2 ⁰ /о)	8,846 (2 ⁰ /о)
	II классъ . .	31,216 (9 ⁰ /о)	33,765 (10 ⁰ /о)
	III классъ . .	296,857 (89 ⁰ /о)	321,318 (88 ⁰ /о)
	Итого . .	335,857	363,929

Такимъ образомъ, самое большое количество пассажировъ Москвою было принято и отправлено на дорогу Московско-Курскую, идущую въ болѣе густо заселенную мѣстность, и самое меньшее—на дорогу Московско-Брестскую. Притомъ на всѣ дороги, за исключеніемъ Московско-Брестской, Москва въ 1874 году дала пассажировъ значительно больше, чѣмъ въ 1873 году. Что касается до распредѣленія пассажировъ по классамъ, то болѣе большой процентъ пассажировъ III класса приходится на дорогу Московско-Брестскую и Московско-Рязанскую, меньшій — на Николаевскую и Московско-Курскую. Разница между прибытіемъ и отправленіемъ на дорогахъ Николаевской и Московско-Нижегородской за различные года не постоянна: въ одинъ годъ больше прибываетъ чѣмъ отправляется, въ другой—наоборотъ; съ дороги же Московско-Ярославской за тотъ и другой годъ прибытіе больше отправленія; по дорогѣ Московско-Брестской больше отправленіе изъ Москвы, чѣмъ прибытіе въ нее.

Данныя относительно отправленія и прибытія пассажировъ за 1873 и 1874 годы съ желѣзныхъ дорогъ, отходящихъ отъ Петербурга, Статистическій Отдѣлъ имѣетъ только по доро-

*) Прибытія въ отчетъ не обозначено.

гамъ: Николаевской, С.-Петербурго-Варшавской и Балтійской. Обороты Петербурга по пассажирскому движенію съ этими дорогами были таковы:

Николаевская дорога.

		1873 годъ.	1874 годъ.
Прибыло:	I классъ . .	12,570 (3 ⁰ /о)	12,964 (3 ⁰ /о)
	II классъ . .	62,946 (15 ⁰ /о)	82,804 (16 ⁰ /о)
	III классъ . .	361,335 (82 ⁰ /о)	400,004 (81 ⁰ /о)
	Итого . .	436,851	495,772
Отправлено:	I классъ . .	11,955 (4 ⁰ /о)	12,937 (3 ⁰ /о)
	II классъ . .	67,357 (15 ⁰ /о)	71,782 (16 ⁰ /о)
	III классъ . .	346,834 (81 ⁰ /о)	362,726 (81 ⁰ /о)
	Итого . .	426,146	447,445

С.-Петербурго-Варшавская дорога.

Прибыло:	I классъ . .	16,664 (9 ⁰ /о)	18,896 (9 ⁰ /о)
	II классъ . .	39,430 (20 ⁰ /о)	38,078 (19 ⁰ /о)
	III классъ . .	140,687 (71 ⁰ /о)	145,276 (72 ⁰ /о)
	Итого . .	196,781	202,270
Отправлено:	I классъ . .	16,883 (10 ⁰ /о)	18,210 (10 ⁰ /о)
	II классъ . .	38,219 (21 ⁰ /о)	35,920 (20 ⁰ /о)
	III классъ . .	120,654 (69 ⁰ /о)	125,230 (70 ⁰ /о)
	Итого . .	175,756	179,360

Балтійская дорога.

Прибыло:	I классъ . .	40,913 (9 ⁰ /о)	41,646 (9 ⁰ /о)
	II классъ . .	83,102 (18 ⁰ /о)	87,046 (17 ⁰ /о)
	III классъ . .	358,672 (73 ⁰ /о)	365,912 (74 ⁰ /о)
	Итого . .	482,688	494,611
Отправлено:	I классъ . .	36,553 (8 ⁰ /о)	38,242 (8 ⁰ /о)
	II классъ . .	83,658 (18 ⁰ /о)	88,232 (18 ⁰ /о)
	III классъ . .	349,190 (74 ⁰ /о)	362,032 (74 ⁰ /о)
	Итого . .	469,401	488,506

На всѣхъ поименованныхъ выше дорогахъ количество прибывшихъ и отправившихся пассажировъ изъ Петербурга въ

1874 году было значительно больше, чѣмъ въ 1873 году. Но замѣчательно относительно этихъ дорогъ преобладаніе числа пріѣзжающихъ въ Петербургъ пассажировъ надъ отправляющимися, и оно болѣе выдается по отношенію къ пассажирамъ III класса; разница же между пріѣзжающими и отправляющимися въ высшихъ классахъ менѣе значительна, и даже на нѣкоторыхъ дорогахъ она въ пользу отправляющихся.

Объяснить причины этого явленія, повидимому постояннаго на всѣхъ дорогъ, идущихъ отъ Петербурга (этого постоянства на дорогахъ идущихъ отъ Москвы — мы не видѣли), очень трудно по разнообразію и сложности вліяющихъ на это условій; но не можемъ не обратить вниманія на одно, именно: изъ ближайшихъ мѣстностей многіе ѣдутъ въ Петербургъ во II классѣ, возвращаются же — въ III. Такъ, по С.-Петербургско-Варшавской дорогѣ:

		Отправила.		Приняла.	
		1873 г.	1874 г.	1873 г.	1874 г.
Луга . . .	II классъ . . .	3,681 п.	4,209 п.	3,491 п.	2,326 п.
	III классъ . . .	21,042 »	21,995 »	22,156 »	22,978 »
Псковъ . .	II классъ . . .	9,167 »	8,852 »	8,234 »	7,433 »
	III классъ . . .	25,397 »	26,586 »	25,944 »	27,817 »

Конечно, хотя и въ незначительной степени, это должно увеличивать процентъ возвращающихся въ III классѣ надъ пріѣзжающими.

IV.

Движеніе пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ въ разныя времена года не одинаково: на иныхъ дорогахъ оно болѣе усиленно въ лѣтніе мѣсяцы, на другихъ — въ зимніе. По отношенію къ большому или меньшему движенію пассажировъ въ извѣстное время, мы подраздѣляемъ дороги на группы, имѣя въ виду количество пассажировъ по третямъ года.

Изъ 42 рассматриваемыхъ нами дорогъ — по шести дорогамъ: Грязе-Царицынской, Ливенской, Орловско-Витебской,

Рязско-Моршанской, Царскосельской, мы не могли въ отчетахъ найти требуемыхъ для сего данныхъ Прочія же дороги будутъ представлять слѣдующія группы:

Первая группа — дороги, имѣющія болѣе усиленное движеніе въ среднюю треть, составляющую мѣсяцы: май, іюнь, іюль и августъ;

	годы.	I	II	III
Балтійская	1873	22,0 ⁰ / ₀	55,1 ⁰ / ₀	22,9 ⁰ / ₀
	1874	22,3	53,9	23,8
Волго-Донская.	1873	—	—	—
	1874	17,4 ⁰ / ₀	55,0 ⁰ / ₀	27,6 ⁰ / ₀
Риги-Больдерааская. . .	1873	22,9 ⁰ / ₀	44,8 ⁰ / ₀	32,3 ⁰ / ₀
	1874	27,3	4,51	27,6
Московско-Ярославская .	1873	27,7 ⁰ / ₀	46,1 ⁰ / ₀	26,2 ⁰ / ₀
	1874	26,5	46,2	26,3
Риги-Динабургская. . . .	1873	28,6 ⁰ / ₆	44,2 ⁰ / ₀	27,2 ⁰ / ₀
	1874	28,6	42,4	29,0
Московско-Курская . . .	1873	29,2 ⁰ / ₀	41,5 ⁰ / ₀	29,3 ⁰ / ₀
	1874	28,3	41,1	30,6
Варшаво-Бромбергская. .	1873	27,0 ⁰ / ₀	40,9 ⁰ / ₀	32,1 ⁰ / ₀
	1874	27,3	41,8	30,1
Варшаво-Вѣнская	1873	28,5 ⁰ / ₀	39,7 ⁰ / ₀	31,8 ⁰ / ₀
	1874	27,8	38,8	33,4
Динабург-Витебская. . .	1883	33,9 ⁰ / ₀	39,8 ⁰ / ₀	26,3 ⁰ / ₀
	1874	31,1	39,9	29,0
Московско-Рязанская . .	1873	31,2 ⁰ / ₀	38,3 ⁰ / ₀	30,5 ⁰ / ₀
	1774	30,6	37,3	32,1
Московско-Нижегородск.	1873	30,5 ⁰ / ₀	40,2 ⁰ / ₀	29,3 ⁰ / ₀
	1874	39,5	39,8	30,7
Николаевская.	1873	30,2 ⁰ / ₀	38,4 ⁰ / ₀	31,4 ⁰ / ₀
	1874	29,1	37,7	33,2
С.-Петерб.-Варшавская. .	1873	30,6 ⁰ / ₀	38,8 ⁰ / ₀	30,6 ⁰ / ₀
	1874	30,6	38,0	31,4
Лодзинская	1873	32,8 ⁰ / ₀	37,4 ⁰ / ₀	29,8 ⁰ / ₀
	1874	30,3	37,0	32,7
Новгородская.	1873	30,8 ⁰ / ₀	36,4 ⁰ / ₀	32,8 ⁰ / ₀
	1874	31,6	37,1	31,2

Риги-Митавская	1873	27,9 ⁰ / ₀	36,6 ⁰ / ₀	35,5 ⁰ / ₀
	1874	30,9	36,5	32,7
Орловско-Грязская	1873	31,1 ⁰ / ₀	36,2 ⁰ / ₀	32,7 ⁰ / ₀
	1874	30,4	35,1	34,5
Харьково-Николаевская	1873	27,9 ⁰ / ₀	36,9 ⁰ / ₀	35,2 ⁰ / ₀
	1874	32,3	35,4	32,3
Кіево-Брестская	1873	—	—	—
	1874	32,7	34,2	33,7
Ярославо-Вологодская	1873	32,8 ⁰ / ₀	33,8 ⁰ / ₀	33,4 ⁰ / ₀
	1874	33,5	34,1	32,4
Либавская	1873	31,6 ⁰ / ₀	34,3 ⁰ / ₀	34,1 ⁰ / ₀
	1874	34,1	34,9	31,0

Вторая группа — дороги, имѣющія болѣе усиленное движеніе въ послѣднюю треть, составляющую мѣсяцы: сентябрь, октябрь, ноябрь и декабрь:

	годы.	I	II	III
Козл.-Ворон.-Ростовская	1873	30,4 ⁰ / ₀	31,9 ⁰ / ₀	37,7 ⁰ / ₀
	1874	31,5	33,3	35,2
Ландварово-Роменская	1873	21,1 ⁰ / ₀	38,1 ⁰ / ₀	40,8 ⁰ / ₀
	1874	24,5	33,9	41,6
Лозово-Севастопольская	1873	—	—	—
	1874	23,3 ⁰ / ₀	31,6 ⁰ / ₀	45,1 ⁰ / ₀
Новоторжская	1873	32,7 ⁰ / ₀	31,9 ⁰ / ₀	35,4 ⁰ / ₀
	1874	20,1	30,3	49,6
Рыбинско-Бологовская	1873	29,1 ⁰ / ₀	34,9 ⁰ / ₀	36,0 ⁰ / ₀
	1874	31,5	31,9	36,6
Шуйско-Ивановская	1873	34,1 ⁰ / ₀	31,7 ⁰ / ₀	34,2 ⁰ / ₀
	1874	33,4	30,3	36,3

Третья группа — дороги, на которыхъ усиленное движеніе по третямъ и въ тотъ и другой годъ мѣнялось:

	годъ.	I	II	III
Курско-Кіевская	1873	31,1 ⁰ / ₀	35,9 ⁰ / ₀	33,0 ⁰ / ₀
	1884	30,4	34,5	35,1
Курско-Харьк.-Азовская	1873	29,9 ⁰ / ₀	35,2 ⁰ / ₀	34,9 ⁰ / ₀
	1874	27,8	35,5	36,7
Рязеко-Вяземская	1873	34,8 ⁰ / ₀	31,7 ⁰ / ₀	33,4 ⁰ / ₀
	1874	25,8	26,5	47,7

Тамбовско-Козловская. .	1873	31,9 ⁰ / ₀	33,9 ⁰ / ₀	34,2 ⁰ / ₀
	1874	34,9	32,3	32,8
Тамбово-Саратовская. .	1873	30,1 ⁰ / ₀	34,6 ⁰ / ₀	35,3 ⁰ / ₀
	1874	30,8	35,4	33,8

Четвертая группа — дороги, имѣющія болѣе усиленное движеніе въ первую треть:

	годъ.	I	II	III
Московско-Брестская. .	1873	37,4 ⁰ / ₀	34,2 ⁰ / ₀	28,4 ⁰ / ₀
	1874	35,2	32,6	32,2

Такимъ образомъ большая часть дорогъ имѣютъ усиленное движеніе пассажировъ въ среднюю треть. На нѣкоторыхъ дорогахъ этой группы особенно выдаются по усиленному движенію мѣсяцы—іюнь и іюль, именно: на Балтійской, Волго-Донской, Риги-Большерааской, Московско-Ярославской, Московско-Курской, Варшаво-Бромбергской, Варшаво-Вѣнской и Риги-Митавской; такъ какъ тотъ и другой мѣсяць входятъ въ составъ второй трети, то и движеніе въ эту треть выдается значительно сравнительно съ другими третями. На дорогахъ: Николаевской, Орловско-Грязской, Московско-Рязанской, С.-Петербурго-Варшавской, Ярославо-Вологодской болѣе выдаются по количеству пассажировъ мѣсяцы апрѣль и май; поэтому, не смотря на значительно меньшее движеніе по нимъ въ первые мѣсяцы первой трети (въ январѣ и февралѣ), вторая треть уже мало отличается отъ первой. Далѣе, на дорогахъ—Харьково-Николаевской, Кіево-Брестской, Либавской лѣтніе мѣсяцы выдаются менѣе сильно, почему и движеніе по нимъ равномернѣе.

На дорогахъ второй группы: Козлово-Воронежско-Ростовской, Ландварово-Роменской болѣе другихъ выдаются мѣсяцы сентябрь и октябрь; на дорогахъ: Лозово-Севастопольской, Шуйско-Ивановской— ноябрь и декабрь; на дорогѣ Рыбинско-Бологовской, пассажирское движеніе на которой въ большей мѣрѣ зависитъ отъ грузового, болѣе усиленное движеніе пассажировъ бываетъ въ мѣсяцы: въ октябрѣ, апрѣлѣ и маѣ, и только значительное движеніе по ней судорабочихъ въ октябрѣ выдвигаетъ по усиленному движенію послѣднюю треть.

На слѣдующей за тѣмъ группѣ дорогъ: Курско-Кіевской, Курско-Харьково-Азовской, Рязско-Вяземской, Тамбовско-Козловской и Тамбовско-Саратовской, выдающіеся мѣсяцы за тотъ и другой годъ не одинаковы и принадлежать къ разнымъ третямъ года; вслѣдствіе сего, а также по незначительности выдающихся чиселъ, проценты пассажировъ по третямъ мало разнятся.

Наконецъ въ послѣдней группѣ, въ которую входитъ только одна дорога—Московско-Брестская, по усиленному движенію пассажировъ выдается значительно апрѣль мѣсяцъ: отчасти—вслѣдствіе движенія рабочихъ на лѣтніе заработки къ Москвѣ изъ губерній къ западу отъ нея находящихся, отчасти—вслѣдствіе усиленнаго передвиженія войска послѣ набора молодыхъ солдатъ, направляемыхъ въ западныя губерніи, въ мѣста ихъ большаго расположенія.

У.

Работа дорогъ опредѣляется не только количествомъ перевозимаго по нимъ груза или проѣхавшихъ пассажировъ, но также количествомъ дѣлаемыхъ грузомъ или пассажирами верстъ. Если только грузъ или пассажиры дѣлали по дорогѣ, сравнительно съ ея длиною, небольшое разстояніе, то, хотя бы валовыя цифры количества груза и пассажировъ и выдавались, подобныя дороги уже не будутъ отличаться по силѣ того и другаго движенія.

Посмотримъ теперь на работу дорогъ по пассажирскому движенію именно—съ этой стороны: какое количество верстъ дѣлали по нимъ пассажиры, на какихъ дорогахъ оно болѣе значительно и на какихъ—менѣе, и чѣмъ обусловливается длина концовъ? На всѣхъ дорогахъ *) проѣхало:

*) За исключеніемъ кромѣ поименованныхъ на стр. 3 не входятъ также дороги: Лодзинская и Харьковско-Николаевская, такъ какъ количество пассажиромъ верстъ за тотъ и другой годъ въ отчетахъ этихъ дорогъ, къ сожалѣнію, не обозначенно.

Въ 1873 году	21.639,292 пассаж., которые сдѣлали	2.417.697,937 верстъ.
» 1874 »	24.340,965 » » »	2.649,303,665 »

На каждого пассажира среднимъ числомъ приходится:

въ 1873 году 111 верстъ.

въ 1874 году 109 верстъ.

Въ первой книжкѣ этого журнала, въ статьѣ о пассажирскомъ движеніи за періодъ 1870—1873 годъ, нами было замѣчено характеристичное явленіе на нашихъ дорогахъ: концы, дѣлаемые пассажирами, изъ года въ годъ уменьшаются. Это же мы замѣчаемъ и по отношенію къ 1874 году: средній конецъ дѣлаемый пассажиромъ уменьшился въ этомъ году противъ предъидущаго на 3 версты.

Большее или меньшее протяженіе, дѣлаемое пассажирами, находится въ зависимости какъ отъ длины самой дороги и разстоянія связываемыхъ ею болѣе выдающихся по промышленности пунктовъ, такъ и отъ густоты населенія прилегающихъ къ ней мѣстностей. На дорогахъ, около которыхъ населеніе болѣе сплочено, на которыхъ находится нѣсколько большихъ промышленныхъ и торговыхъ городовъ, которыя пересѣкаютъ другія желѣзнодорожныя линіи — тамъ и величина дѣлаемыхъ пассажирами концовъ, сравнительно съ ея длиною, будетъ менѣе значительна. Наоборотъ, если дорога идетъ изъ отдаленныхъ мало населенныхъ окраинъ и въ особенности — если она примыкаетъ къ желѣзнодорожной сѣти только съ одного конца, — пассажиры, направляясь въ промышленные и торговые пункты, проѣзжаютъ значительную часть ея протяженія. Этимъ же отличаются дороги смыкающія желѣзнодорожную сѣть, хотя бы онѣ и проходили по населенной мѣстности; ибо на нихъ въ данномъ случаѣ, кромѣ внутренняго мѣстнаго, развито также движеніе и сквозное.

Въ подтвержденіе вышесказаннаго мы представляемъ таблицу, выражающую среднее число верстъ, сдѣланное пассажирами въ 1873 и 1874 годахъ на каждой дорогѣ, и какъ относится это число ко всей длинѣ дороги:

	годъ.	Средній про- бѣгъ пасса- жира.	Прог. отно- шеніе по всей длинѣ.
Тамбовско-Козловская	1873	63	92,7
	1874	63	92,7
Новгородская	1873	63	92,6
	1874	63	92,6
Новоторжская	1873	31	93,9
	1874	54	67,5
Царскосельская	1873	22	88,0
	1874	22	88,0
Волго-Донская	1873	60	82,2
	1874	60	82,2
Риго-Митавская	1873	36	67,9
	1874	44	34,7
Рыбинско-Бологовская	1873	156	55,8
	1874	164	58,6
Рязско-Моршанская	1873	70	57,8
	1874	73	60,3
Рязско-Вяземская	1873	41	56,9
	1874	54	56,2
Бресто-Граевская	1873	48	55,8
	1874	59	29,0
Динабург-Витебская	1873	112	45,9
	1874	109	44,3
Варшаво-Тереспольская	1873	100	50,0
	1874	107	50,1
Курско-Кіевская	1873	205	46,6
	1874	186	42,3
Ярославо-Вологодская	1873	79	46,3
	1874	77	40,5
Орловско-Грязская	1873	114	40,3
	1874	127	40,5
Варшавско-Бромбергская	1873	54	40,0
	1874	52	38,5
Московско-Рязанская	1873	94	38,6
	1874	92	37,8
Николаевская	1873	229	37,9
	1874	222	33,4

Риго-Динабургская. . . .	1873	77	35,9
	1874	75	35,0
Тамбовско-Саратовская. .	1873	124	35,1
	1874	122	34,6
Ландварово-Роменская. .	1873	87	38,7
	1874	99	14,9
Риго-Большерааская. . .	1873	5	29,4
	1874	6	35,9
Лозово-Севастопольская. .	1873	—	—
	1874	114	36,6
Московско-Нижегородская	1873	126	30,7
	1874	123	30,0
Шуйско-Ивановская. . .	1873	51	29,9
	1874	50	29,8
Московско-Ярославская .	1873	73	26,9
	1874	70	25,8
Орловско-Витебская. . .	1873	130	26,6
	1874	118	24,0
Грязе-Царицынская. . .	1873	157	25,1
	1874	158	25,2
Московско-Курская. . .	1873	125	24,2
	1874	121	24,1
Либавская.	1873	74	22,7
	1874	75	15,5
Курско-Харь.-Азовская .	1873	160	21,0
	1874	163	21,3
Варшаво-Вѣнская. . . .	1873	69	21,2
	1874	67	20,6
Кіево-Брестская.	1873	130	21,9
	1874	138	17,2
Московско-Брестская . .	1873	170	16,5
	1874	167	16,3
С.-Петербург.-Варшавская. .	1873	143	12,0
	1874	137	11,0
Козлово-Ворон.-Ростовск.	1873	94	12,0
	1874	98	12,5
Одесская.	1873	134	13,9
	1874	126	12,8
Балтійская.	1873	43	9,3
	1874	40	8,6

Изъ этой таблицы видимъ, что концы дѣлаемые пассажирами на большинствѣ дорогъ уменьшались; увеличивались же только на тѣхъ дорогахъ, которыя или удлинялись сами по себѣ или удлинялись къ нимъ присоединившіяся новыя желѣзнодорожныя линіи. Только на немногихъ дорогахъ (Рыбинско-Бологовской, Орловско-Грязской, Грязе-Царицынской, Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской) на увеличеніе средняго пробѣга пассажировъ не имѣла вліянія, по видимому, ни та, ни другая причина, а повліяло, по всей вѣроятности, большое затребованіе въ тотъ годъ торговаго и рабочаго люда изъ восточныхъ окраинъ въ центры промышленной и торговой дѣятельности—Петербургъ и Москву.

Особенно обращаетъ на себя вниманіе по незначительности средняго пробѣга пассажировъ, сравнительно съ длиною дороги, дорога Балтійская. Рѣдкая населенность на большей части ея протяженія, и усиленное движеніе пассажировъ на небольшихъ ея участкахъ (между Петербургомъ, Ораніенбаумомъ и Гатчиной) въ лѣтнее время отодвигаетъ эту дорогу на послѣдній планъ.

Если мы обратимся къ сравненію длины концовъ, дѣлаемыхъ пассажирами въ различныхъ классахъ, то увидимъ, что чѣмъ выше классъ, тѣмъ длина значительнѣе. Такъ приводимъ для сравненія, наприм., дороги идущія отъ Петербурга и Москвы.

		I кл.	II кл.	III кл.
	годы.	верстъ.	верстъ.	верстъ.
С.-Петербурго-Варшавская . .	1873	333	166	104
	1874	315	180	101
Николаевская	1873	485	249	211
	1874	458	246	209
Московско-Нижегородская . .	1873	232	145	108
	1874	227	143	108
Московско-Рязанская	1873	137	121	88
	1874	140	113	84
Московско-Курская	1873	198	149	108
	1874	208	143	105

Тоже самое мы замѣчаемъ почти на всѣхъ другихъ дорогахъ.

Болѣе точная и вѣрная единица мѣры дѣятельности дорогъ по пассажирскому движенію: это—число пассажироверстъ на версту дороги.

На версту средней эксплуатаціонной длины всѣхъ дорогъ, отчеты которыхъ за 1872 и 1873 годы могли дать намъ данныя для вывода этой единицы (какія дороги не входятъ—смотри выноска на стр. 26-й) приходилось:

въ 1853 году	186,861 пассажироверсты.
въ 1874 году	184,762 »

Уменьшеніе, послѣдовавшее въ 1874 году противъ 1873 слишкомъ на двѣ тысячи пассажироверстъ, обусловливалось не уменьшеніемъ дѣятельности всѣхъ дорогъ вообще, но значительнымъ въ тотъ годъ удлиненіемъ средней эксплуатаціонной длины желѣзнодорожной сѣти: въ 1873 году средняя эксплуатаціонная длина разсматриваемыхъ нами дорогъ была—12,939 верстъ; въ 1874 году—14,339 верстъ. Такимъ образомъ увеличеніе длины послѣдовало на 1,400 верстъ, именно на дорогахъ:

Одесской.	на 23 версты.
Кіево-Брестской	» 209 »
Риго-Митавской	» 74 »
Новоторжской.	» 47 »
Либавской.	» 155 »
Рязско-Вяземской.	» 24 »
Ландварово-Роменской.	» 440 »
Бресто-Граевской	» 117 »
Лозово.Севастопольской	» 311 »

Между тѣмъ вновь открытые участки большинства изъ этихъ дорогъ не могли имѣть въ первые годы ихъ работы достаточнаго количества пассажировъ, чтобы это не повліяло въ значительной степени на уменьшеніе принятой нами единицы мѣры силы движенія пассажировъ по отношенію ко всѣмъ дорогамъ вообще. Ибо въ то время какъ многія дороги, давно работавшія,

имѣли на версту своей длины отъ 200,000 до 900,000 пассажироверстъ,—дороги ниже поименованныя имѣли только:

Рязско-Вяземская	27,533	пасс. верстъ.
Ландварово-Роменская	72,293	»
Бресто-Граевская	64,830	»
Лозово-Севастопольская	84,035	»

Переходя за тѣмъ къ сравненію работы каждой дороги въ отдѣльности, по отношенію къ этой единицѣ мѣры, мы дѣлимъ ихъ на три группы:

Первую группу будутъ составлять дороги, имѣвшія число пассажироверстъ на версту средней эксплуатаціонной длины болѣе 200,000 п.-в.

	Число пассажироверстъ на версту средней эксл. длины.	
	1873 г.	1874 г.
Царскосельская	804,218	910,009
Николаевская	584,712	595,287
Московско-Рязанская	371,581	407,607
Московско-Курская	355,060	355,464
Московско-Нижегородская . .	338,619	341,411
Варшаво-Вѣнская	290,983	307,712
Московско-Ярославская . . .	286,871	288,511
Варшаво-Тереспольская . . .	206,869	260,837
Курско-Кіевская	206,834	219,513
Рито-Митавская	225,290	151,458
Курско-Харь.-Азовская . . .	193,296	218,419

Такимъ образомъ къ группѣ съ болѣе усиленнымъ пассажирскимъ движеніемъ принадлежатъ: вопервыхъ—Царскосельская дорога специально назначенная для пассажирскаго движенія, во вторыхъ — всѣ дороги идущія къ Москвѣ (за исключеніемъ одной—Московско-Брестской), такъ какъ ими заканчиваются желѣзнодорожныя линіи, идущія съ разныхъ окраинъ къ главному желѣзнодорожному центру—Москвѣ.

Пассажиры, идущіе съ этихъ окраинъ въ Москву, должны проѣзжать все протяженіе, подходящихъ къ ней дорогъ. Кромѣ того, вслѣдствіе густоты заселенія прилегающихъ къ нимъ

мѣстностей, а также промышленности многихъ пунктовъ, чрезъ которые они проходятъ, — на нихъ въ достаточной степени развито и внутреннее мѣстное движеніе. Къ этой же группѣ принадлежатъ дороги смыкающія желѣзнодорожную сѣть, проходящія по мѣстностямъ съ достаточною населенностью и пересѣкаемыя другими желѣзнодорожными линіями. Это представляютъ дороги: Варшаво-Вѣнская, Варшаво-Тереспольская, Курско-Кіевская и Курско-Харьково-Азовская.

Дорога Риго-Митавская, когда она работала только на небольшомъ протяженіи — всего на 39 верс., между Ригой и Митавой, давала число пассажироверствъ на версту при незначительной эксплуатаціонной ея длинѣ довольно большое, такъ что ее можно было относить къ первой группѣ; между тѣмъ, съ удлиненіемъ ея до Можейки на 88 верствъ, въ 1874 году она отошла далеко на задній планъ. Такъ, на версту этой дороги приходилось:

въ 1871 году.	241,939	пассажироверствъ.
» 1872 »	252,365	»
» 1873 »	216,360	»
» 1874 »	151,458	»

Пассажирская дѣятельность дорогъ этой группы, за исключеніемъ одной Митавской, въ 1874 году, какъ видно изъ выше приведеннаго, значительно усилилась сравнительно съ 1873 годомъ.

Вторую группу будутъ составлять дороги, имѣвшія на версту длины отъ 200,000 до 100,000 пассажироверствъ.

	Число пассажироверствъ на версту средней экспл. длины.	
	1873 г.	1874 г.
С.-Петербургско-Варшавская .	188,088	195,549
Одесская	187,284	165,887
Риго-Динабургская	164,518	183,933
Тамбово-Козловская.	153,365	180,791
Риго-Большерааская	125,999	180,142
Кіево-Брестская.	118,106	179,867
Варшаво-Бромбергская	156,900	161,580

Московско-Брестская . . .	157,168	158,285
Динабург-Витебская	150,532	155,396
Рыбинско-Бологовская . . .	128,889	153,010
Балтійская	132,202	130,467
Новгородская	114,850	119,463
Орловско-Грязская	104,699	117,999
Козлово-Ворон.-Ростовская	—	124,891
Орловско-Витебская	103,772	99,009

Почти всѣ дороги, составляющія эту группу, принадлежатъ къ дорогамъ уже давно открытымъ, и ихъ значеніе для прилегающаго къ нимъ края болѣе или менѣе установилось. Сравнивая же ихъ дѣятельность по пассажирскому движенію съ дѣятельностію за предшествовавшіе года, мы замѣчаемъ постепенное ея возрастаніе; это же показываетъ, что дороги вышепоименованныя въ массѣ народонаселенія все болѣе и болѣе развиваютъ потребности въ передвиженію.

Изъ этой группы представляютъ уменьшеніе пассажирской дѣятельности за 1874 годъ только три дороги: Балтійская, Орловско-Витебская и Одесская.

На первыхъ двухъ число пассажироверствъ на версту ихъ длины въ 1874 году уменьшилось только лишь вслѣдствіе случайной причины, именно — уменьшенія на нихъ движенія за тотъ годъ войска; между тѣмъ какъ число пассажировъ и ихъ пробѣгъ былъ значительно больше. Такъ, было перевезено:

По Балтійской дорогѣ:

въ 1873 году	пассажировъ . .	1.295,720	ими сдѣлано	54,328,124	версты.
	войска	172,533	»	6,616,859	»
въ 1874 году	пассажировъ . .	1.347,777	»	57.016,521	»
	войска	138,365	»	3.128,343	»

По Орловско-Витебской дорогѣ:

въ 1873 году	пассажировъ . .	336,397	ими сдѣлано	34,781,208	верствъ.
	войска	54,249	»	75.859,604	»
въ 1874 году	пассажировъ . .	361,969	»	36,130,785	»
	войска	47,754	»	12.186,885	»

Чтоже касается до двухъ другихъ дорогъ этой группы, Кіево-Брестской и Одесской, средняя эксплуатаціонная длина которыхъ за 1874 годъ измѣнилась (на первой—увеличилась на 209 верстъ, на второй—на 23 версты), то открытіе въ половинѣ предшествовавшаго года участковъ на Кіево-Бресткой (11 іюня 1873 года отъ станціи Кривины до города Брестъ-Литовска—на 290 верстъ, и 15 августа того-же года по Радзивиловской вѣтви—на 88 верстъ) вслѣдствіе прохожденія ихъ по мѣстностямъ съ достаточною заселеностію, а также вслѣдствіе смыканія ими югозападныхъ дорогъ съ привислянскою сѣтью,—на слѣдующій за тѣмъ годъ должно было поднять въ значительной степени движеніе пассажирское по всей Кіево-Брестской дорогѣ; такъ: съ 118,106 число пассажироверстъ поднялось въ 1874 году до 179.867. По Одесской же дорогѣ, отчасти вслѣдствіе конкуренціи Кіево-Брестской, отчасти вслѣдствіе значительнаго паденія въ тотъ годъ на ней грузоваго движенія, число пассажироверстъ упало за 1874 годъ съ 187,284 до 165,887.

Наконецъ *третью* группу будутъ составлять дороги, имѣющія пассажироверстъ на версту ихъ длины менѣе 100,000:

	Число пассажироверстъ на версту средней экспл. длины.	
	1873 г.	1874 г.
Тамбово-Саратовская	93,703	99,245
Лозово-Севастопольская . . .	—	84,035
Рязско-Моршанская	64,593	81,264
Лапдварово-Роменская	68,578	72,293
Бресто-Граевская	47,853	64,830
Ярославо-Вологодская	58,188	61,713
Новоторжская	62,227	70,590
Шуйско-Ивановская	67,191	69,105
Грязе-Царицынская	47,902	55,749
Либавская	42,473	45,647
Рязско-Вяземская	23,534	27,532
Волго-Донская	16,950	19,353

Большинство дорогъ этой группы связаны съ желѣзнодорожною сѣтью только однимъ своимъ концомъ и предста-

вляють значеніе только выводящихъ путей; сквозное движеніе, какъ на дорогахъ первыхъ двухъ группъ, на нихъ мало развито. Вслѣдствіе сего, а также по скудности населенія прилегающихъ мѣстностей къ нѣкоторымъ изъ нихъ, число пассажироверстъ на версту ихъ длины незначительно. Кромѣ того, нѣкоторыя изъ нихъ не могли еще привлечь достаточнаго количества пассажировъ по недавности открытія; такъ: весь путь Лозово-Севостопольской открытъ только 23 іюня 1874 года, Ландварово-Роменской—15 іюля того-же года, дорога Бресто-Граевская открыта 23 іюля 1873 года, участокъ Калькуно-Радзивилинской Либавской дороги—1 ноября 1873 года, участокъ отъ Торжка до Ржева Новоторжской дороги—25 іюня 1874 года и большой участокъ Рязско-Вяземской отъ Повельца до Вязьмы — 15 декабря 1874 года.

Дѣятельность всѣхъ безъ исключенія дорогъ этой группы за 1874 годъ значительно была менѣе 1873 года, въ особенности—она поднялась на Рязско-Моршанской дорогѣ отъ открытія желѣзнодорожной линіи отъ Моршанска до Сызрани.

М. Коровицынъ.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛОАТАЦИИ КАЗЕННЫХЪ ЖЕ- ЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

въ 1873 и 1874 годахъ.

Въ журналѣ Министерства Путей Сообщенія были помѣщены свѣдѣнія о результатахъ эксплуатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ 1873 и 1874 годахъ, выражающихся въ цифрахъ дохода и расхода. Въ дополненіе къ этимъ свѣдѣніямъ считаемъ не лишнимъ привести еще данныя о доходахъ и расходахъ по тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя принадлежатъ правительству. Въ настоящей статьѣ мы коснемся этихъ данныхъ, начиная съ 1873 года, такъ какъ данныя объ эксплуатаціи казенныхъ дорогъ за предшествовавшее время уже помѣщены въ вышедшемъ на дняхъ «Сборникѣ Свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ», изд. Ст. Отд. М. П. С.

Независимо отъ того, что упомянутыя данныя пополняютъ итоги результатовъ движенія по всей нашей желѣзнодорожной сѣти, онѣ представляютъ нѣкоторый особый интересъ, при сравненіи съ итогами доходовъ и расходовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Разумѣется, этотъ интересъ былъ бы значительнѣе, еслибъ у насъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было больше; тогда можно было бы дѣлать сравнительные выводы вообще о степени экономности хозяйства на тѣхъ и другихъ дорогахъ. Но при настоящемъ положеніи дѣла намъ придется ограничиться лишь немногими сопоставленіями.

Извѣстно, что система эксплуатированія желѣзныхъ дорогъ частными обществами у насъ получила рѣшительное преобладаніе, послѣ тѣхъ отчужденій дорогъ въ частныя руки, какія состоялись въ послѣдніе годы. Еще въ 1870 году протяженіе нашихъ казенныхъ дорогъ составляло 1.304 версты; *) съ этого года, отчужденіе казенныхъ дорогъ производилось въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ построеніе новыхъ казенныхъ линій; именно:

Въ 1870 году:

Открыто новыхъ казенныхъ дорогъ.	912 вер.
Отчуждено въ частныя руки	1.182 »
Перевѣсъ отчужденій составляетъ.	270 вер.

Въ 1871:

Открыто новыхъ дорогъ.	129 вер.
Отчуждено	642 »
Перевѣсъ отчужденій.	513 вер.

Въ 1872 году:

Вновь открыто	32 вер.
Отчуждено	32 »

За такими отчужденіями, казенныхъ желѣзныхъ дорогъ у насъ осталось только 521 верста.

Въ 1873 и 1874 годахъ, новыхъ казенныхъ дорогъ построено не было.

Означенныя выше 521 верста, представляютъ слѣдующія линіи:

Финляндская.	458 вер.
Тересполь-Брестская.	6 »
Ливенская	58 »
Итого.	521 вер.

*) Мы приводимъ здѣсь только цѣлыя числа, безъ дробей, причемъ дробь менѣе половины принимаемъ за полную единицу, а меньшія дроби откидываемъ.

Кромѣ незначительности протяженія всѣхъ казенныхъ дорогъ въ совокупности, каждая изъ нихъ находится въ особенныхъ условіяхъ:

а) Финляндская построена и содержится на средства Великаго Княжества Финляндскаго:

б) Тересполе-Брестская находится въ администраціи управленія Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги, по особому договору, при чемъ на нее отчисляется извѣстная доля изъ общихъ для обѣихъ дорогъ доходовъ и расходовъ; слѣдовательно финансовыя результаты по Тересполе-Брестской дорогѣ получаются не при казенномъ, а при частномъ управленіи;

в) Ливенская желѣзная дорога принадлежитъ къ числу узкоколейныхъ, почему доходы и расходы ея удобно могутъ быть сравниваемы только съ таковыми же, относящимися къ двумъ остальнымъ нашимъ узкоколейнымъ дорогамъ.

Теперь перейдемъ къ самымъ цифрамъ доходовъ и расходовъ нашихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Финляндская линія (состоящая изъ участковъ С.-Петербургско-Ряхимяйскаго, Гельсингфорско-Тавастгусскаго и Сестрорѣцкой вѣтви), при длинѣ въ 458 верстъ, въ 1873 году дала валоваго дохода 3.759, 231 марку (въ томъ числѣ отъ одного пассажирскаго движенія получено 1.818,767 марокъ, или почти половина). Расходовъ по этой дорогѣ, въ томъ же году, выполнено 3.045,903 марки (въ томъ числѣ на новыя работы и постройки и приобрѣтеніе подвижнаго состава и другихъ матеріаловъ 776,963 марки). По переводѣ этихъ суммъ въ кредитные рубли (по курсу 30 коп. за марку), получатся цифры, которыя могутъ быть удобно сопоставлены съ цифрами доходовъ и расходовъ по остальнымъ казеннымъ дорогамъ.

№	Названія дорогъ.	Длина.	Валовой доходъ.	На вер- сту.	Расходъ эксплоа- таціи.	На вер- сту.	Чистый доходъ.	На вер- сту.
1	Финляндская . . .	458	Р 1.127,769	у 2462	б л 913,771	и. 1995	213,998	467
2	Тереспале-Брестск.	6	43,684	7280	21,709	3618	21,975	3662
3	Ливенская (узко- колейная)	57	162,031	2843	112,798	1979	49,233	864

Примѣчаніе: Свѣдѣнія о Ливенской желѣзной дорогѣ извлечены изъ отчета Государственнаго Контроля.

Итакъ, результаты движенія по Финляндской желѣзной дорогѣ, при сравненіи съ таковыми же на частныхъ дорогахъ, оказываются довольно выгодными. Не смотря на незначительность поверстнаго валоваго дохода, Финляндская дорога не только покрыла имъ всѣ текущіе расходы, (въ томъ числѣ даже по новымъ работамъ и приобрѣтеніямъ), но дала еще чистый доходъ въ 467 рублей на версту.

Изъ частныхъ линій, по размѣру поверстнаго валоваго дохода въ 1873 году, въ Финляндской приближались только: Ландварово-Роменская (2.549 р.), Бресто-Граевская (2.161 р.) и Новгородская узкоколейная (2.398 р.); но изъ нихъ по первой полученъ былъ убытокъ въ 405 р. на версту, по второй убытокъ въ 1.440 руб., и только по третьей полученъ чистый доходъ, даже большій противу Финляндской линіи, именно 841 р. на версту. Впрочемъ, слѣдуетъ замѣтить, что участки обѣихъ первыхъ линій принадлежали къ числу только что открытыхъ для движенія.

Тереспале-Брестская желѣзная дорога доставила казнѣ въ 1873 году наибольшій доходъ изъ всѣхъ правительственныхъ линій, чѣмъ она разумѣется обязана своему особенному положенію, какъ часть большаго Московско-Варшавскаго рельсоваго пути. Впрочемъ, этотъ результатъ, какъ замѣчено было выше, полученъ при частномъ управленіи желѣзною дорогою.

Что касается Ливенской желѣзной дороги, то сравнительно

съ другими узкоколейными, она оказывается наиболѣе доходною. Такъ, она дала валоваго дохода на версту 2.843 рубля, тогда какъ Новгородская дала только 2.398 руб., а Ярославско-Вологодская 1.412 руб. Такая доходность, конечно, есть результатъ экономическаго значенія Ливенской дороги, представляющей вѣтвь большаго Риги-Царицынскаго пути, находящуюся въ мѣстности довольно обильной производствомъ. Но за то и по своимъ расходамъ Ливенская дорога оставляетъ за собою обѣ упомянутыя узкоколейныя линіи: по Ливенской линіи израсходовано на версту 1.979 рублей, тогда какъ по Новгородской только 1.557, а по Ярославско-Вологодской 1.171 рубль. Вслѣдствіе сего, въ окончательномъ итогѣ эксплуатаціи Ливенской дороги оказывается не столь выгодною, какъ эксплуатація двухъ послѣднихъ. Чистый поверстный доходъ Ливенской дороги, составляющій 864 рубля, правда, нѣсколько значительнѣе чистаго дохода Новгородской, составляющаго 841 рубль, и чистаго дохода Ярославско-Вологодской, равняющагося 241 рублямъ, но это преимущество въ чистой доходности далеко не соотвѣтствуетъ преимуществу Ливенской дороги относительно валовой доходности. Чтобы доставить чистаго дохода на версту только 23 рублями больше Новгородской линіи, Ливенская должна была получить валоваго дохода на 445 рублей больше, а для полученія чистаго дохода на 623 рубля больше противу Вологодской, Ливенской дорогѣ нужно было движеніе доставившее валоваго дохода на 1.431 рубль больше. Вообще оказывается, что изъ всѣхъ узкоколейныхъ дорогъ, наибольшею экономностью у насъ отличается Ярославско-Вологодская, на которой, при ничтожномъ даже движеніи, полученъ не убытокъ, а чистый доходъ.

Сравнивая наши казенныя желѣзныя дороги между собою; нельзя не замѣтить, что Ливенская, хоть она и узкоколейная, по валовому и чистому доходу и даже по расходамъ эксплуатаціи выгоднѣе Финляндской; валовой и чистый поверстные

доходы на Ливенской больше, а расходы нѣсколько меньше, чѣмъ на Финляндской.

При разсмотрѣніи доходности частныхъ желѣзныхъ дорогъ, мы, обыкновенно, сравнивали чистый доходъ ихъ съ размѣромъ правительственной гарантіи и текущихъ платежей по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою; въ виду того, что и гарантія и упомянутые платежи находятся въ связи съ размѣромъ основнаго капитала желѣзныхъ дорогъ. Такъ какъ подобное сравненіе невозможно въ отношеніи къ линіямъ принадлежащимъ правительству, то мы здѣсь только выведемъ—какому размѣру поверстнаго основнаго капитала соответствуетъ чистая доходность разсматриваемыхъ нами трехъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ, мы будемъ капитализировать чистый поверстный доходъ изъ обычнаго въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ процента, то есть изъ $5\frac{1}{10}\%$.

Дороги:	Поверстный чистый доходъ:	Капитализированная сумма:
1. Финляндская.	467 р.	9.157 р.
2. Тересполе-Брестская	3.662 »	71.804 »
3. Ливенская	864 »	16.941 »

Слѣдовательно, одна только Тересполе-Брестская дорога, по своей доходности, соответствуетъ значительному поверстному капиталу, превышающему стоимость построенія многихъ изъ нашихъ линій. Что же касается Ливенской и Финляндской дорогъ, то по капитализаціи ихъ чистаго дохода получаютъ суммы меньшія, чѣмъ тѣ, которыя необходимы даже для постройки узкоколейныхъ линій.—Впрочемъ, относительно Финляндской дороги слѣдуетъ оговориться, что мы брали въ расчетъ только чистый доходъ, оставшійся за покрытіемъ расходовъ по новымъ работамъ и приобрѣтеніямъ подвижнаго состава, то есть за покрытіемъ расходовъ, увеличившихъ имущество желѣзной дороги. Расходы же эти, какъ объяснено выше, были довольно значительны. Если же суммы расходовъ послѣдняго рода не присоединять къ текущимъ эксплуатацион-

нымъ издержкамъ, а добавить ихъ къ чистому доходу, результаты получатся совсѣмъ другіе. Именно, тогда поверстный чистый доходъ Финляндской дороги достигнетъ 976 рублей, а капитализированная изъ него сумма составитъ 19.137 рублей; однако и эта послѣдняя цифра все таки меньше строительной поверстной стоимости Финляндской желѣзной дороги, составляющей 33,895 руб. (См. Сборн. свѣд. о жел. дорог. 1870—1872 г.)

Результаты эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1874 году представляются въ слѣдующемъ видѣ:

№	Названія дорогъ.	Длина.	Валовой доходъ.	На вер- сту.	Расходъ эксплоа- таціи.	На вер- сту.	Чистый доходъ.	На вер- сту.
1	Финляндская . . .	459	Р 1.352,767	у 2947	б 1.160,200	л 2528	и 192,567	419
2	Тересполь-Брестск.	6	51,954	8659	30,814	5136	21,140	3523
3	Ливенская	57	182,727	3206	147,195	2582	35,532	624

Переводъ финляндскихъ марокъ здѣсь сдѣланъ, по прежнему, по курсу 30 коп. за марку. Свѣдѣнія о Ливенской дорогѣ, также по прежнему взяты изъ отчета Государственнаго Контроля.

Въ составѣ доходовъ Финляндской желѣзной дороги, по прежнему, почти половину представляетъ доходъ отъ пассажирскаго движенія (2.060.969 марокъ изъ общей суммы 4.509,223 марокъ).

Сравнивая результаты эксплуатаціи Финляндской дороги въ 1873 и 1874 годахъ, нельзя не замѣтить, что движеніе по ней вообще усиливается; но при всемъ томъ окончательный финансовый результатъ эксплуатаціи въ 1874 году оказался менѣе благопріятенъ. Валовой доходъ,—прямой результатъ движенія,—увеличился въ 1874 году противъ предъидущаго года почти на 20⁰/о; но эксплуатаціонные расходы поднялись слишкомъ на 26⁰/о, и чистый поверстный доходъ уменьшился на

48 рублей. Главною причиною подобнаго исхода оказывается то, что въ 1874 году на Финляндской дорогѣ еще больше, чѣмъ въ 1873-мъ, было издержано на «новыя строенія и особливо предписанныя работы», «новый подвижной составъ» и «прочее увеличеніе цѣнности инвентаря»; именно: въ 1873 году, издержки послѣдней категоріи составляли 776,963 марки, а въ 1874—дошли до 1.234,882 марокъ или 370,464 рублей, то есть составили на версту 807 рублей. Такимъ образомъ, только въ такомъ случаѣ, если не отдѣлять расходовъ по новымъ сооруженіямъ и приобрѣтеніямъ, увеличивающимъ стоимость имущества желѣзной дороги, отъ чистаго дохода, выйдетъ, что результатъ движенія 1874 года на Финляндской дорогѣ былъ не хуже, а благопріятнѣе прежняго.

Тересполь-Брестская дорога, также при общемъ увеличеніи движенія, дала въ 1874 году менѣе благопріятный окончательный финансовый результатъ. Валовой доходъ ея поднялся на 19⁰%, но расходы эксплуатаціи увеличились слишкомъ на сорокъ процентовъ; вслѣдствіе сего чистый доходъ не увеличился, а уменьшился слишкомъ на 800 рублей, то есть на 139 рублей на версту.

Доходъ Ливенской дороги также значительно увеличился противъ 1873 года. Но окончательный результатъ эксплуатаціи былъ менѣе удовлетворителенъ, чѣмъ въ 1873 году. Сравнительно съ послѣднимъ, валовой доходъ Ливенской дороги увеличился на 13⁰%, но расходы увеличились на 30⁰%, вслѣдствіе чего окончательный финансовый результатъ, т. е. чистый доходъ, ухудшился на 28⁰%.

Вообще эксплуатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1874 году дала менѣе удовлетворительные результаты, чѣмъ въ 1873 году.

Нѣкоторое ухудшеніе финансовыхъ результатовъ движенія обнаружилось въ 1874 году и на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, какъ это видно изъ статьи объ эксплуатаціи этихъ дорогъ, помѣщенной въ предшествующей книгѣ нашего жур-

нала. По этому не лишнимъ будетъ сравнить доходность казенныхъ и частныхъ дорогъ и въ 1874 году, какъ это сдѣлано нами по отношенію къ 1873 году.

По валовой доходности, къ Финляндской дорогѣ, давшей въ 1874 году 2.947 рублей на версту, приближались—Новоторжская (2.592 р.) и Новгородская (2.736 р.). Хотя валовой доходъ этихъ послѣднихъ былъ даже нѣсколько меньше, чѣмъ на Финляндской, однако чистый доходъ ихъ оказался значительнѣе. Такъ Новоторжская дорога дала чистаго дохода на версту въ полтора раза больше (626 р.), а Новгородская даже почти въ два съ половиною раза больше (1.010 руб.). Если даже не отдѣлять издержекъ на новыя работы и пріобрѣтенія, то и въ такомъ случаѣ результатъ эксплуатаціи Новгородской дороги окажется почти равнымъ по выгодности такому же результату на Финляндской; потому что чистый доходъ послѣдней, вмѣстѣ съ издержками на новыя работы, составитъ на версту 1.226 рублей; а чистый доходъ Новгородской 1.010 рублей; то есть разница въ чистомъ доходѣ обѣихъ составитъ 216 рублей, между тѣмъ какъ валоваго дохода на Финляндской дорогѣ получено было почти столькими же рублями больше, чѣмъ на Новгородской.

Тересполь-Брестскую дорогу нѣтъ надобности сравнивать по результатамъ эксплуатаціи съ линіями частныхъ обществъ, такъ какъ она сама состоитъ въ управленіи частнаго общества Варшаво-Тереспольской дороги.

При сравненіи Ливенской желѣзной дороги съ частными узкоколейными линіями оказывается, что на послѣднихъ расходы были умѣреннѣе, по отношенію къ валовому доходу. Ливенская дорога дала большій валовой доходъ чѣмъ Новгородская, но чистый доходъ ея оказался меньше. Сравнительно же съ Вологодскою, Ливенская дорога дала вдвое большій поверстный валовой доходъ, но чистый доходъ ея оказался больше—только на одну треть.

Капитализируя поперстный чистый доходъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1874 году, мы получимъ слѣдующія цифры:

Дороги:	Поперстный чистый доходъ:	Капитализированная сумма:
1. Финляндская.	419 р.	8.215 р.
2. Тересполе-Брестская	3.523 »	69.078 »
3. Ливенская	624 »	12.235 »

Слѣдовательно, не смотря на нѣкоторое измѣненіе цифръ, тутъ приходится сдѣлать почти тотъ же выводъ, какой сдѣланъ выше относительно 1873 года, то есть: что доходъ одной только Тересполе-Брестской линіи соотвѣтствуетъ капиталу, достаточному для сооруженія желѣзной дороги.

Θ. Воропоновъ.

ГРУЗОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО МОСКОВСКО - БРЕСТСКОМУ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ СЪ 1870 по 1875 ГОДЪ.

Московско-Брестскій желѣзнодорожный путь составляет одна дорога — Московско-Брестская, имѣющая протяженіе 1028 верстъ. Она представляет два участка: а) участокъ отъ Москвы до Смоленска, длиною 396 верстъ, открытый для движенія какъ товарныхъ, такъ и пассажирскихъ поѣздовъ, съ 20 сентября 1870 года; б) участокъ отъ Смоленска до Бреста, длиною 632 версты, открытый — съ 15 ноября 1871 года.

Построеніемъ этого пути преслѣдовались двѣ цѣли: *первое* — онъ считался необходимымъ въ виду стратегическихъ соображеній, ибо на случай театра войны въ Литвѣ при посредствѣ этого пути, какъ болѣе кратчайшаго, соединяющаго центръ Россіи съ западнымъ краемъ, возможна наискорѣйшая доставка войска и продовольствія для него; *второе* — Московско-Брестская дорога, соединяя промышленный и торговый центръ Москву съ Привислянскою желѣзнодорожною сѣтью, а при посредствѣ ея — съ Прусскими и Австрійскими желѣзнодорожными путями, должна служить транзитною линіею для товаровъ, доставляемыхъ Пруссіею и Австріею въ Москву и раіоны отходящихъ отъ нея дорогъ, а равно — для нѣкоторыхъ грузовъ идущихъ чрезъ Москву за границу. Кромѣ того, при ея направленіи по лѣсистымъ мѣстностямъ Смоленской и Могилевской губерній, мѣстностямъ неудовлетворяющимъ крайнимъ потребностямъ

населенія по скудности урожая, имѣлось также въ виду содѣйствовать развитію выдѣлки продуктовъ изъ лѣсныхъ матеріаловъ (смолы, терпентина, поташа и др.), которыми богатъ этотъ край, а въ обмѣнъ ихъ—снабжать эти мѣстности хлѣбомъ изъ юго-восточныхъ и юго-западныхъ плодородныхъ губерній.

Интересно прослѣдить ея работу со времени открытія ея для эксплоатаціи по 1875 годъ: дѣйствительно ли дорога эта выполняетъ то назначеніе, которое имѣлось въ виду при построеніи ея.

Что касается стратегическаго назначенія, то это можетъ показать только будущее. Но нельзя не замѣтить, что и за періодъ съ 1870 по 1875 годъ, вслѣдствіе направленія ея изъ желѣзнодорожнаго центра—Москвы къ западнымъ губерніямъ, мѣстамъ большаго расположенія войскъ, дорога эта между всѣми другими дорогами отличается по передвиженію войскъ (см. ст. пассаж. движ. за 1873 и 1874 годы). Такъ воинскіе чины между всѣми пассажирами составляли на ней въ 1873 году—33⁰/₀, въ 1874 году — 32⁰/₀; тогда какъ на ближайшихъ къ ней дорогахъ, число ихъ, сравнительно со всѣми пассажирами, не превышаетъ 5⁰/₀.

Грузовое движеніе, составляющее главную статью дохода, почти на всѣхъ нашихъ дорогахъ, что собственно мы и намѣрены прослѣдить относительно Московско-Брестскаго пути, за періодъ съ 1870 по 1875 годъ, было таково:

въ 1870 г., *)	было перев.	1.408,474 п.	что сост. на вер. ср. эксп. длин.	12,576 п.
» 1871 » **)	»	15.459,165 »	»	» 32,341 »
» 1872 »	»	28.784,191 »	»	» 28,000 »
» 1873 »	»	43.191,207 »	»	» 42.014 »
» 1874 »	»	51.216,273 »	»	» 49,821 »

Въ эти цифры не входятъ ни общественный грузъ, ни поштучная перевозка, такъ какъ то и другое не характеризуетъ экономической потребности прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей.

*) Съ 20-го сентября.

**) По 16-е ноября—12.397,670 пудовъ.

Съ 16 ноября, со времени открытія всего пути до Бреста,—3.061,495 пуд.

Такимъ образомъ количество перевезеннаго по Московско-Брестской дорогѣ груза ежегодно значительно увеличивалось; и это увеличеніе въ 1874 году сравнительно съ 1872 годомъ, когда уже она эксплуатировалась круглый годъ на всемъ своемъ протяженіи, дошла почти до 100%.

Обращаясь за тѣмъ къ сравненію: какое количество груза давалъ и получалъ самъ районъ Московско-Брестской дороги и какое участіе въ оборотѣ грузоваго движенія имѣли соприкасающіяся къ ней дороги, получимъ:

Сдано было:

	въ 1874 г.	въ 1873 г.	въ 1872 г.
	И у д о в ъ:		
Самостоятельнаго груза .	39.726,782	37.266.221	21.942,673
Съ другихъ дорогъ. . .	11.489,491	5.924,996	6.841,515

Выгружено было:

На собствен. станціяхъ .	39.473,250	36.618,269	27.873,333
На другія дороги . . .	11.743,023	6.572,838	910,858

Мы не высчитываемъ за другіе года, такъ какъ движеніе грузовъ по прямому сообщенію въ первое время эксплуатаціи этой дороги, какъ видно по отчетамъ, было мало развито; транзитный грузъ если и былъ, то выгружался и нагружался преимущественно въ оконечныхъ пунктахъ.

Но и съ 1872 года отправленіе и пріемъ грузовъ главнымъ образомъ приходился на оконечный пунктъ—Москву; въ особенности Москва принимаетъ большое участіе въ пріемѣ грузовъ. Такъ:

	въ 1874 г.	1873 г.	1872 г.
	И у д о в ъ:		
Москва дала . . .	7.872,982	5.688,844	3.291,503
» приняла . . .	27.393,225	25.855,096	18.465,952

Принимаемый ею грузъ представляютъ преимущественно лѣсные продукты—дрова и строительный матеріалъ:

въ 1874 году . .	19.725,600 пуд.
» 1873 » . .	21.699,000 »
» 1872 » . .	14.957,400 »

Точно также лѣсные продукты составляютъ, какъ увидимъ ниже, и главный предметъ отпуска со станцій собственно Московско-Брестской дороги, преимущественно съ ближайшихъ отъ Москвы:

въ 1874 году . .	20.732,400 пуд.
» 1873 » . .	21.804,000 »
» 1872 « . .	14.607,400 »

По выключеніи того, что даетъ и принимаетъ Москва, а также по выключеніи лѣсныхъ продуктовъ, значительное поступленіе которыхъ преимущественно въ видѣ дровъ есть только временное, вслѣдствіе недавняго открытія пути, и не можетъ долго продолжаться безъ экономическаго ущерба для прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей,—обороты по отпуску и приему всѣхъ другихъ грузовъ станціями собственно Московско-Брестской дороги будутъ очень незначительны:

Сдано было:

въ 1874 году . .	11.121,400 пуд.
» 1873 » . .	9.773,377 »
» 1872 » . .	3.593,770 »

Принято было:

въ 1874 году . .	12.080,028 пуд.
» 1873 » . .	10.763,273 »
» 1872 » . .	9.407,381 »

Что количество сдаваемого станціями Московско-Брестской дороги самостоятельнаго груза незначительно, а посему мало

развита и производительность прилегающаго къ ней края, — можно судить изъ того, что на версту ея длины самостоятельнаго груза, безъ лѣсныхъ продуктовъ, приходилось всего: въ 1872 году—3,496., п., въ 1873 году—9,507 пуд. и въ 1874 году—10,818 пуд.; между тѣмъ, напримѣръ, на версту Московско-Курской дороги, идущей по болѣе производительной мѣстности, самостоятельнаго груза приходилось въ 1872 году—80,042 пуда, въ 1873 году — 80,176 пуд., а въ 1874 году — 84,526 пудовъ.

Но видно все-таки изъ этихъ цифръ, что производительность мѣстностей, прилегающихъ къ Московско-Брестскому пути, съ каждымъ годомъ значительно возрастаетъ. Это подтверждается и количествомъ принимаемаго дорогой груза, ибо возрастаніе принимаемаго груза шло въ значительно меньшей прогрессіи, чѣмъ возрастаніе сдаваемаго. Такъ въ 1872 г. остановлено было грузу почти въ три раза больше чѣмъ сдано; въ 1874 же году эти цифры почти сравнялись. Ниже мы увидимъ на счетъ чего именно идетъ возрастаніе отпуска груза станціями этой дороги. Изъ вышеприведеннаго же видно, какъ сильно увеличились обороты по грузовому движенію съ соприкасающимися дорогами.

Весь принятый грузъ совершилъ по Московско-Брестскому пути такой пробѣгъ:

въ 1870 г.	245,560,681	вер., или на вер.	длины	2.192,506	п. в.
» 1871 »	2.866,757,920	» » » »	»	5.997,402	»
» 1872 »	6.380,686,702	» » « »	»	6.206,893	»
» 1873 »	9.735,899,093	» » » »	»	9.470,719	»
» 1874 »	14.895,735,984	» » » »	«	12.544.490	»

Число пудовъ верстъ на версту средней эксплуатаціонной длины дороги вполнѣ точно опредѣляетъ работу дороги. Погодное возрастаніе этого числа шло, какъ видно изъ вышеприведеннаго, въ такой степени: за 1871 годъ, противъ предыдущаго, — на 17, ⁰/₀, за 1872 годъ — на 34 ⁰/₀, за 1873 годъ —

на 16⁰/₀ и за 1874 годъ — на 32⁰/₀. Усиленіе движенія въ 1871 и въ 1872 годахъ произошло вслѣдствіе значительнаго удлиненія въ тѣ года пути; такъ: въ 1870 году средняя эксплуатаціонная длина была всего—112 верстъ, въ 1871 году—478 верстъ и въ 1872 году—1028 верстъ. Усиленіе же въ послѣдующіе года, 1873-й и 1874-й, когда эксплуатаціонная длина не измѣнялась, зависѣло исключительно отъ того, что путь этотъ больше и больше пріобрѣталъ значенія для прилегающаго края. Открытіе за эти года пересѣкающей этотъ путь Лондварово-Роменской дороги, а также примыкающей къ ней Бресто-Граевской — мало имѣло вліянія на работу Московско-Брестской дороги, ибо въ 1874 году съ ними дорога эта по грузовому движенію имѣла незначительные обороты, именно:

Лондварово-Роменская . . .	{	дала . . .	107,224 пуда.
		приняла . . .	310,578 »
Бресто-Граевская	{	дала . . .	34,158 »
		приняла . . .	10,498 »

Но болѣе сильно повліяло на работу Московско-Брестской дороги развитіе оборотовъ по грузовому движенію съ дорогами: Орловско-Витебской, Варшаво-Вѣнской и Варшаво-Тереспольской: съ первыми двумя — по пріему съ нихъ грузовъ, съ послѣдней — по отпуску чрезъ нее за границу.

Такимъ образомъ значеніе Московско-Брестской дороги какъ транзитнаго пути съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе усиливается, что вполне оправдываетъ одно изъ предположеній, имѣвшихся въ виду при ея построеніи. Такъ было принято:

	въ 1874 г.	въ 1872 г.
съ Орловско-Витебской дороги .	4.216,179 пуд.	3.112,923 пуд.
съ Варшаво-Вѣнской	1.310,774 »	441,946 »
съ Варшаво-Тереспольской . .	435,769 »	230.355 »

Передано:

на Орловско-Витебскую дорогу.	2.492,369 пуд.	394,754 пуд.
на Варшаво-Вѣнскую . . .	225,599 »	111,810 »
на Варшаво-Тереспольскую .	5.671,547 »	66,627 »

Это еще подтверждается среднимъ пробѣгомъ пути груза съ 1870 по 1875 годъ:

въ 1870 г. каждый пудъ среднимъ числомъ пробѣжалъ 174 вер.

» 1871 »	»	»	»	»	»	185 »
» 1872 »	»	»	»	»	»	222 »
» 1873 »	»	»	»	»	»	225 »
» 1874 »	»	»	»	»	»	252 »

Что же касается до сравненія ея дѣятельности съ другими дорогами, то, конечно, вслѣдствіе ея протяженія по мѣстамъ мало заселеннымъ и съ незначительною производительностію относительно главнаго фактора работы на нашихъ дорогахъ — хлѣба, по работѣ своей Московско-Брестская дорога уступаетъ многимъ другимъ, и не можетъ сравниться, на примѣръ, съ другими дорогами, идущими отъ Москвы, дѣятельность которыхъ, вслѣдствіе развитія на нихъ какъ транзитнаго, такъ и промежуточнаго движенія, доходить до 30,000 пудовъ версты и болѣе на версту; но Московско-Брестская дорога не уступаетъ по дѣятельности дорогамъ, на примѣръ: Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежской, Воронежско-Ростовской, Грязе - Царицынской, Тамбово-Саратовской и многимъ другимъ. Такъ поименованныя дороги представляли на версту ихъ протяженія:

	1872 г.	1873 г.
Курско-Харьк.-Азовская .	9.472,936 пуд. вер.	12.174,984 пуд.
Козлово-Воронежская .	9.249,393 »	9.360,027 »
Воронежско-Ростовская .	5.688,710 »	11.536,377 »
Грязе-Царицынская .	7.371,624 »	10.424,022 »
Тамбово-Саратовская .	8.254,772 »	12.494,184 »

Чтобы судить о равномерности распредѣленія движенія грузовъ на Московско-Брестской дорогѣ по временамъ года, мы

представляемъ таблицу, которая будетъ показывать это распределение по мѣсяцамъ, выраженное въ процентахъ:

	въ 1872 г.	въ 1873 г.	въ 1874 г.
Январь . . .	8 ⁰ / ₀	7 ⁰ / ₀	7 ⁰ / ₀
Февраль . . .	9 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀
Мартъ . . .	11 ⁰ / ₀	9 ⁰ / ₀	6 ⁰ / ₀
Апрѣль . . .	6 ⁰ / ₀	6 ⁰ / ₀	9 ⁰ / ₀
Май . . .	9 ⁰ / ₀	9 ⁰ / ₀	11 ⁰ / ₀
Іюнь . . .	7 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	11 ⁰ / ₀
Іюль . . .	6 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀
Августъ . . .	8 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	8 ⁰ / ₀
Сентябрь . . .	9 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀
Октябрь . . .	9 ⁰ / ₀	9 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀
Ноябрь . . .	9 ⁰ / ₀	7 ⁰ / ₀	7 ⁰ / ₀
Декабрь . . .	9 ⁰ / ₀	8 ⁰ / ₀	6 ⁰ / ₀

Такимъ образомъ болѣе усиленное движеніе грузовъ на этой дорогѣ въ лѣтніе мѣсяцы — начиная съ мая по октябрь. Усиленіе за это время вызывается значительной отправкой со станцій отъ Смоленска до Москвы лѣсныхъ матеріаловъ. Такъ изъ 21.800,000 пуд. дровъ, отправленныхъ въ продолженіи всего 1873 года, за эти пять мѣсяцевъ отправлено было 11.771,000 пудовъ; изъ 20.732,000 пуд., отправленныхъ за весь 1874 годъ, за пять мѣсяцевъ отправлено было—11.756,000 пуд.

Болѣе усиленное движеніе второго изъ всѣхъ грузовъ — хлѣба, бываетъ преимущественно въ первую четверть года: январѣ, февралѣ и мартѣ. Такъ, въ 1874 году изъ 5.693,677 пудовъ поступившей для передвиженія ржи за цѣлый годъ, въ первую четверть года было принято 3.301,230 пудовъ.

Понятіе о направленіи грузовъ по Московско-Брестскому пути можетъ дать нижеслѣдующая таблица. Данные о направленіи груза Ст. Отдѣлъ имѣетъ только съ 1872 года. Было отправлено:

	къ Бресту.	къ Москвѣ.
въ 1872 г. .	8.662,348 п. (30 ⁰ / ₀)	20.121,843 п. (70 ⁰ / ₀)
» 1873 » .	14.889,911 » (34 ⁰ / ₀)	28.301,306 » (66 ⁰ / ₀)
» 1874 » .	19.588,868 « (38 ⁰ / ₀)	31.627,405 » (62 ⁰ / ₀)

Такимъ образомъ направление къ Москвѣ значительно сильнѣе направленія къ Бресту; эта разниа находится въ зависимости главнымъ образомъ отъ движенія лѣсныхъ продуктовъ, которые почти всецѣло идутъ, съ участка отъ Москвы до Смоленска, въ Москву. Такъ Москва приняла:

	въ 1872 г.	1873 г.	въ 1874 г.
дровъ	14.428,800 п.	21.318,600 п.	18.922,200 п.
лѣсн. строит. матер	348,600 »	289,800 »	566,400 »

Не принимая во вниманіе движеніе лѣсныхъ матеріаловъ, грузовое движеніе къ Москвѣ по всѣмъ другимъ предметамъ будетъ уже значительно менѣе движенія къ Бресту. Такъ:

въ 1872 г., безъ лѣсныхъ матеріал., направл. къ Москвѣ всего	5.344,443 пуд.
» 1873 » » » » » »	5.692,476 »
» 1874 » » » » » »	12.138,805 »

Грузъ, принимаемый съ Орловско-Витебской дороги, въ большей мѣрѣ идетъ къ Москвѣ; самостоятельный же грузъ, за исключеніемъ лѣса, на оборотъ въ большей мѣрѣ—къ Бресту. Было отправлено:

	1873 г.	1874 г.
Орловско-Витебской дорогой. {къ Москвѣ	1.199,205	3.702,585
{къ Бресту	468.863	513,594
Самостоятельный грузъ, безъ лѣса {къ Москвѣ	3.848,839	5.496,518
{къ Бресту	11.814,382	14.741,664

Посмотримъ теперь — какіе имонно грузы составляютъ главный предметъ перевозки по этой дорогѣ, откуда что идетъ и въ какихъ пунктахъ какой грузъ въ большей мѣрѣ выгружается?

Нижеслѣдующая таблица представляетъ роды болѣе выдающихся товаровъ, расположенные по нисходящей степени относительно количества пудовъ.

	1874 г.	1873 г.	1872 г.	1871—70 гг.
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Дрова	20.732,400	21,804,000	14.609,400	7.327,800
Лѣсъ строительный.	1.150,200	660,000	422,400	
Дрань, доски и гонтъ.	279,000	103,800	95,000	
Деревянные издѣлія	145,048	135,947	95,670	
Антрацитъ, графитъ и кам. уголь.	2.743,830	31,145	1.037,873	699,426
Уголь древесный	104,205	110,542	—	—
Деготь и смола	101,056	99,123	—	—
Рожь.	5.993,677	2.850,588	5.802,183	5.414,030
Овесъ	1.672,178	2.091,461		
Крупа	534,890	435,120		
Ячмень.	344,502	355,682		
Пшено и просо.	291,710	54,764	85,746	49,052
Пшеница.	206,938	173,924		
Гречиха	71,880	76,430		
Мука ржаная	1.247,223	1.279,619		
» пшеничная	378,941	308,585	204,343	174,712
» разная	76,797	36,675		
Солодъ.	59,837	30,645		
Отруби.	25,765	16,370		
Сѣмена масличныя	348,859	239,079	654,303	140,021
» разныя	55,715	47,301		
Овощи огородныя.	125,000	102,734		
Вино хлѣбное и спиртъ	158,987	144,134		
Ленъ и кудель	226,688	195,524	204,343	174,712
Пенька и пакля.	157,099	185,918		
Кирпичъ	2.680,833	2.349,217	654,303	140,021

	1874 г.	1873 г.	1872 г.	1871—70 гг.
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Алебастръ, известъ, мѣлъ, гипсъ.	182,630	48,252	654,303	140,021
Цементъ	388,423	507,398		
Камень необдѣланный	128,949	—		
Рельсы и жел.-дор. принадлежн.	1.644,292	679,704	1.177,303	230,411
Желѣзо, чугунъ { не въ дѣлѣ	518,559	349,840		
и сталь: { издѣлія	549,929	271,837		
Машины и части ихъ	332,955	151,456	233,451	—
Соль	1.167,493	1.933,234	732,713	445,928
Вата	40,020	18,528	178,638	126,800
Хлопокъ	700,675	372,881	199,688	—
Пряжа бумажная	180,626	185,881	—	—
Пряжа всякая, кромѣ бумажной.	153,632	127,401	—	49,936
Чай	421,832	165,291	44,706	26,296
Кофе	8,020	6,107	—	—
Сахаръ	347,787	173,236	95,812	59,156
Рыба	238,577	210,999	270,633	220,506
Сельди	340,935	353,259		
Шерсть	211,715	120,828	136,203	58,457
Сало	141,923	119,570	—	—
Кожа въ дѣлѣ	63,341	62,219	—	—
Табакъ русскій	198,895	158,660	103,326	32,354
Табакъ иностранный	3,030	5,201		
Мануфактурный товаръ	498,386	381,666	400,654	133,498
Бакалейный товаръ	70,784	64,351	130,198	96,336

Лѣсные продукты разныхъ наименованій (дрова, строительные матеріалы, деревянные крестьянскія издѣлія, дрань, доски и гонть) составляли:

въ 1872 г.	. 15.127,470 пуд.	ила 53 ⁰ / ₀	изъ всего груза.
» 1873 »	. 22.702,947 »	» 52 ⁰ / ₀	»
» 1874 »	. 22.266,648 »	» 45 ⁰ / ₀	»

Первое мѣсто между всѣми лѣсными продуктами занимаютъ *дрова*. Они нагружаются преимущественно на станціяхъ участка — отъ Смоленска до Москвы, южнѣе же Смоленска нагрузка незначительна: такъ, въ 1874 году со всѣхъ станцій южнѣе Смоленска вышло съ небольшимъ 100,000 пуд. Дрова идутъ, какъ уже говорилось выше, главнымъ образомъ къ Москвѣ и разгружаются:

	въ 1874 г.	въ 1873 г.	въ 1872 г.
въ Москвѣ .	18.922,200 п.	21.313,600 п.	14.428,800 п.
» Вязьмѣ .	657,000	»	»

На другія дороги переходятъ въ незначительномъ количествѣ. Было выгружено:

	1874 г.	1873 г.	1872 г.
На Николаевской	92,400 п.	57,600 п.	35,400 п.
» Нижегородской	19,800	»	»
» Московско-Рязанской .	75,000	» 31,800	»
» Варшаво-Тереспольской .	31,000	» 72,600	»

Лѣсные и строительные матеріалы идутъ главнымъ образомъ съ двухъ участковъ Московско-Брестской дороги: отъ Москвы до Гжатска и отъ Борисова до Барановичи—изъ сѣверной части Минской губерніи. Съ перваго участка идутъ почти всецѣло къ Москвѣ, которая принимала въ 1874 году—566,400 пуд., въ 1873 году — 289,800 пуд., въ 1872 году—348,600.. Съ втораго же участка лѣсные матеріалы направляются или на западъ, переходя частію на Варшаво-Тереспольскую дорогу, или выгружаются преимущественно въ двухъ пунктахъ: въ Борисовѣ, откуда сплавляются внизъ по

Березинѣ, и въ Столбцахъ, откуда идутъ къ сѣверо-западу по Нѣману. Такъ было выгружено:

	1874 г.	1874 г.
въ Борисовѣ . . .	133,200 пуд.	7,200 пуд.
въ Столбцахъ . . .	201,600 »	208,800 »
на Варш.-Терес. д.	10,200 »	25,800 »

Дрань, доски и гонтъ нагружаются главнымъ образомъ на участкѣ отъ Смоленска до Москвы, и идутъ почти всецѣло въ Москву.

Нагрузка и выгрузка *деревянныхъ издѣлій* на всѣхъ станціяхъ болѣе или менѣе одинакова и незначительна.

Уголь древесный нагружается на участкѣ ближайшемъ къ Москвѣ, начиная со станціи Голицына, и идетъ почти весь въ Москву. Москва приняла: въ 1874 году—96,964 пуд., въ 1873 году—55,786 пуд.

Антрацитъ и каменный уголь поступали на Московско-Брестскую дорогу для передвиженія въ болѣе значительномъ количествѣ только въ 1874 и 1872 годахъ; въ 1873 поступленіе было не велико—всего 31,145 пуд.

Въ 1874 году каменный уголь давали въ значительномъ количествѣ Москва и Орловско-Витебская дорога; въ 1872 году онъ поступилъ только съ Орловско-Витебской, которая передаетъ его изъ Риги; такъ, поступило для движенія:

	1874 г.	1872 г.
изъ Москвы	1.322,659 п.	9,216 п.
съ Орловско-Витебск. дороги.	1.369,211 »	871,279 »

Но показаніе въ отчетѣ (см. отч. Моск.-Брест. дор. за 1874 г. табл. XIII) значительной отправки угля въ 1874 году изъ Москвы намъ кажется невѣроятнымъ, ибо мѣста разгрузки въ этомъ году показаны только въ Москвѣ (1.448,593 п.) и на Николавской дорогѣ (1.322,646 пуд.), такъ что не яснымъ кажется — гдѣ же именно разгружался уголь, принятый въ Москвѣ?

Все количество угля, поступившее съ Орловско-Витебской дороги въ 1872 году, шло всецѣло въ Москву.

Второй предметъ перевозки по Московско-Брестской дорогѣ—это *хлѣбъ* въ разныхъ видахъ: рожь, овесъ, другіе зерновые хлѣба, мука пшеничная и ржаная, солодъ и отруби. Было перевезено всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ:

въ 1874 году .	10.904,338 п.	или 21 ⁰ / ₀	изъ всего груза
» 1873 » .	7.414,160 »	» 17 ⁰ / ₀ »	» »
» 1872 » .	5.802,183 »	» 20 ⁰ / ₀ »	» »

Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ давалъ собственно районъ Московско-Брестской дороги, не принимая во вниманіе—что дала Москва:

въ 1872 году	963,124 пуд.
» 1873 »	6.430,837 »
» 1874 »	6.455,720 »

Остановлено же въ районѣ Московско-Брестской:

въ 1872 году	5.606,307 пуд.
» 1873 »	3.085,268 »
» 1874 »	4.290,151 »

Такимъ образомъ только въ 1872 году районъ Московско-Брестской дороги задерживалъ несравненно больше, чѣмъ отправлялъ; въ слѣдующіе же за тѣмъ года отправка была значительное остановки.

Какіе виды хлѣба даютъ различные пункты этой дороги и какіе останавливаютъ—можно прослѣдить по отчетамъ только за 1873 и 1874 годы. Такъ:

Рожь нагружается въ большемъ количествѣ, чѣмъ разгружается, на участіи отъ Смоленска до Бреста, въ особенности на станціяхъ дороги: въ Новогрудскомъ уѣздѣ Минской губерніи и Слонимскомъ—Гродненской. Особенно выдаются по нагрузкѣ слѣдующіе пункты:

	1873 г.	1874 г.
Городня . . .	489,401 п.	549,849 п.
Погорѣльцы .	266,400 »	284,942 »
Барановичи .	186,402 »	303,335 »
Москва . . .	39.053 »	718,046 »

Всего ржи принято со станцій собственно Московско-Брестской дороги:

въ 1873 году	2.084,234 п.
» 1874 »	3.762,354 »

Другія дороги въ отпускѣ принимали такое участіе:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
съ Московско-Рязанской .	521,708	1.446.686
» Орловско-Витебской .	118,454	261,775
» Николаевской	125,822	158,826
» Нижегородской	—	57,150

Разгружается рожь преимущественно на участкѣ отъ Смоленска до Москвы. Болѣе выдаются по выгрузкѣ слѣдующіе пункты:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
въ Москвѣ	11,549	545,531
» Можайскѣ	67,129	114,730
» Гжатскѣ	104,017	65,220
» Вязьмѣ	76,044	82,552
» Ярцевѣ	62,484	77,381

Всего же было выгружено на станціяхъ собственно Московско-Брестской дороги:

въ 1873 году	668,633 п.
» 1874 »	1.099,303 »

На другія дороги рожь была передаваема въ количествѣ:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
на Варшаво-Тереспольскую д.	2.172,655	4.184,235
» Ю.-В.-Прусскую	9,000	187,907
» Орловско-Витебск.—къ Ригѣ	3,892	151,619
Всего на всѣ дороги.	2.181,955	4.594,374

Такимъ образомъ за тотъ и другой годъ районъ Московско-Брестской дороги значительно больше далъ отъ себя ржи, чѣмъ принялъ, въ особенности—въ 1874 году.

Послѣ ржи второй по количеству хлѣбный грузъ на Московско-Брестской дорогѣ — *овесъ*. Грузъ этотъ почти исключительно поступаетъ со станцій Московско-Брестской дороги; другія дороги даютъ его очень мало: въ 1874 году—всего 13,103 пуда. Всѣ станціи этой дороги значительно больше нагружаютъ, чѣмъ разгружаютъ, кромѣ только станцій ближайшихъ къ Москвѣ; но и тѣ выгружали въ 1874 году всего съ небольшимъ 18,000 пудовъ.

Болѣе выдающіеся пункты по нагрузкѣ:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
Можайскъ	100,320	39,078
Гжатскъ.	630,064	486,045
Вязьма	221,928	163,800
Орша	140,016	86,589

Въ 1874 году отправка овса была нѣсколько меньше, чѣмъ въ 1873 г.; такъ въ 1873 г. было отправлено—2.091,461 п., въ 1874 году—1.672,178 пуд.

Овесъ выгружался преимущественно на другія дороги; станціями же Московско-Брестской задерживался въ незначительномъ количествѣ: въ 1873 году — 334,268 пуд., въ 1874 году—272,224 пуд. По выгрузкѣ болѣе выдаются:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
Смоленскъ	24,023	13,411
Минскъ	89,549	47,756
Брестъ	53,066	10,902
Москва	69,861	164,192

На другихъ дорогахъ выгружалось:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
на Орловско-Витебской дорогѣ	1.241,408	832,608
» Варшаво-Тереспольск. »	515,235	486,911

Большее количество, такимъ образомъ, идетъ на Орловско-Витебскую дорогу для передачи въ Ригу.

Крупа всякая поступаетъ на Московско-Брестскую дорогу въ незначительномъ количествѣ: въ 1873 году—435,120 пуд., въ 1874 году—534,890 пуд. Она поступаетъ въ большей мѣрѣ чѣмъ выгружается на участкѣ отъ Минска до Лѣсной — въ Минскомъ и Новогрудскомъ уѣздахъ Минской губерніи. Поступленіе ее значительно также и въ Москвѣ, куда она доставляется изъ юго-восточныхъ губерній. Кромѣ того передаютъ ее довольно въ большемъ количествѣ и другія дороги. Такъ, принято было:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
въ Москвѣ	136,000	248,000
» Лѣсной	33,066	30,926
съ Московско-Рязанской дор.	128,053	148,515
» Орловско-Витебской	102,402	97,499

Разгружается въ большемъ количествѣ на участкѣ отъ Вязьмы до Москвы:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
въ Гжатскѣ	93,120	168,605
» Вязьмѣ	87,800	106,000

Изъ другихъ дорогъ, принимающихъ крупу, выдается только одна Варшаво-Тереспольская: въ 1873 году—22,312 пуд., въ 1874 году—99,050 пуд.

Ячмень идетъ почти весь со станцій самой Московско-Брестской дороги — отъ Вязьмы до Бреста, и направляется главнымъ образомъ на Варшаво-Тереспольскую и другія дороги, останавливаясь на собственныхъ станціяхъ въ незначительномъ количествѣ: было выгружено на соприкасающіяся дороги въ 1873 году—255,849 п., въ 1874 году — 300,144; такъ что осталось въ районѣ самой Московско-Брестской дороги всего: въ 1873 г.—77,000 п., въ 1874 г.—44,000 п.

Поступленіе *пшеницы* — только на участкѣ отъ Минска до Бреста, но въ количествѣ незначительномъ. Съ другихъ дорогъ она получается тоже немного. Выгружается главнымъ образомъ на Варшаво-Тереспольской дорогѣ.

Мука ржаная поступаетъ съ района собственно Московско-Брестской дороги въ количествѣ незначительномъ: станціи этой дороги на большей части ея протяженія отъ Москвы до Минска въ болѣе значительномъ количествѣ ее разгружаютъ, чѣмъ нагружаютъ. Она идетъ, главнымъ образомъ, съ другихъ дорогъ, особенно выдаются въ этомъ отношеніи — Московско-Рязанская и Орловско-Витебская дороги, а также значительное количество даетъ сама Москва. Такъ, принято было:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.
изъ Москвы . . .	487,958	358,592
съ Москов.-Ряз. дор.	574,362	729,320
» Орлов.-Витеб. дор.	51,945	36,680

Поступило ржаной муки со всѣхъ дорогъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, что дала и Москва, въ 1874 г.—1.136,313 п., въ 1873 г.—1.124,877 пуд.; слѣдовательно поступило собственно съ района Московско-Брестской дороги въ 1874 году—110,910 пуд., въ 1873 г.—154,742 п. Изъ предѣловъ района Московско-Брестской дороги вышло только: въ 1874 году — 37,629 пуд.

(32,112 п.—на Варш.-Тересп. д.), въ 1873 году—35,465 п., что и выгружено, все сполна, на Варшаво-Тереспольской дорогѣ.

Такимъ образомъ почти вся ржаная мука выгружается на станціяхъ собственно Московско-Брестской дороги. Особенно по выгрузкѣ выдаются:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.
Можайскъ	260,737	264,758
Гжатскъ	390,860	330,056
Вязьма	196,619	195,197

Вообще по выгрузкѣ болѣе выдается участокъ отъ Смоленска до Москвы.

Подобно ржаной мукѣ и *мука пшеничная*, которая перевозится на этой дорогѣ въ количествѣ вообще незначительномъ, поступаетъ главнымъ образомъ съ другихъ дорогъ: Московско-Рязанской и Орловско-Витебской, а также—изъ Москвы. Было принято:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
изъ Москвы	65,796	84,604
съ Орлов.-Витеб. дор.	90,705	184,275
» Москов.-Рязан. дор.	67,415	42,273

Станціями собственно Московско-Брестской дороги въ большемъ количествѣ нагружается, чѣмъ разгружается, только на небольшомъ участкѣ отъ Минска до Лѣсной, расположенномъ въ сѣверо-западной части Минской губерніи, но и то—въ количествѣ незначительномъ.

Изъ предѣла Московско-Брестской дороги пшеничная мука почти совсѣмъ не выходитъ, а выгружается на собственныхъ станціяхъ этой дороги, преимущественно на участкѣ отъ Смоленска до Москвы. Болѣе выдаются станціи:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
Вязьма. . . .	36,648	102,942
Гжатскъ	94,512	57,339
Можайскъ. . . .	29,975	33,688

Изъ этого перечня пунктовъ нагрузки и выгрузки хлѣбныхъ грузовъ видно, что нуждается въ хлѣбѣ собственно только районъ отъ Москвы до Смоленска, который и выгружаетъ его въ разныхъ видахъ, доставляемый изъ производительнаго юго-востока какъ по прямому сообщенію Московско-Рязанской и Орловско-Витебской дорогами, такъ и при посредствѣ торговаго пункта—Москвы.

Изъ района этого участка въ большемъ количествѣ вывозится, чѣмъ получается, только одинъ овесъ.

По количеству поступленія для передвиженія по этой дорогѣ изъ другихъ продуктовъ растительнаго царства болѣе выдаются:

Сѣмя масличное (преимущественно льняное), которое идетъ болѣе или менѣе одинаково со всѣхъ пунктовъ дороги; только нѣсколько выдаются: Гжатскъ, Вязьма и Орша. Было принято:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.
изъ Вязьмы . . .	108,460	35,319
» Орши . . .	23,515	40,632
» Гжатска. . .	11,440	38,123

Другія дороги почти ничего не даютъ, а только получаютъ; и болѣе по выгрузкѣ выдается Орловско-Витебская дорога черезъ которую сѣмя главнымъ образомъ направляется къ Ригѣ. Такъ, было передано на нее: въ 1873 году—125,852 пуд., въ 1874 году—189,487 пуд.

Ленъ идетъ съ участка отъ Вязьмы до Минска, нагружаясь въ большей мѣрѣ въ Вязьмѣ: въ 1873 году — 146,231 пуд., въ 1874 году—157,454 пуд. Почти не разгружаясь на станціяхъ Московско-Брестской, весь переходитъ на другія дороги. Было выгружено:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
на Николаевскую .	100,645	36,154
» Моск.-Рязанск.	—	1,795
» Орлов.-Витебск.	24,410	109,751
» Варш.-Тересп. .	6,746	36,628

Главная нагрузка *пеньки* и *пакли* на участкѣ отъ Смоленска до Борисова; но также много отправляетъ и Вязьма. Разгружается преимущественно на другихъ дорогахъ.

Хлопокъ поступаетъ на дорогу съ двухъ сторонъ: отчасти—черезъ Москву, отчасти—изъ Пруссіи при посредствѣ Варшаво-Тереспольской дороги и изъ Риги при посредствѣ Орловско-Витебской. Такъ, было принято:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.	1872 г. пуд.
изъ Москвы	315,000	71,668	81,011
съ Варш.-Вѣнской дор.	370,079	291,145	38,058
» Вост.-Прусской . . .	12	563	34,618
» Орловско-Витебской	13,322	1,598	44,603

Хлопокъ, идущій изъ Москвы, выгружается на ближайшихъ отъ ней станціяхъ: Кубенской, Можайскѣ; идущій же черезъ Варшаво-Тереспольскую и Орловско-Витебскую дороги всецѣло направляется на Москву, гдѣ разгружается въ большемъ количествѣ, а частію переходитъ на Николаевскую желѣзную дорогу. Было выгружено:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.	1872 г. пуд.
въ Москвѣ	385,908	323,862	91,078
» Кубенской	67,777	33,582	46,358
» Можайскѣ	32,860	13,657	9,051
на Николаевскую ж. д.	133,072	—	—
» Моск.-Рязанск. дор.	72,530	—	—

Болѣе выдающіеся грузы изъ минеральнаго царства слѣдующіе:

Кирпичъ поступаетъ главнымъ образомъ въ Москвѣ и ближайшихъ отъ нея станцій—на участкѣ отъ Москвы до Можайска; проходитъ по дорогѣ небольшое разстояніе, выгружаясь на станціяхъ того же участка, съ котораго и поступаетъ.

Получено было:

	1873 г. пуд.	1874 г. пуд.
изъ Москвы . . .	1.762,285	1.925,964
» Одинцова . . .	181,377	199,800
» Голицына . . .	108,968	151,950
» Кубинской. . .	19,400	153,295
» Щелковки . . .	73,257	75,986

Передано было:

въ Москву . . .	670,764	712,181
» Одинцово . . .	1.614,769	1.877,556
» Голицыно . . .	2,400	9,024
» Щелковку . . .	6,879	2,038

Цементъ идетъ, главнымъ образомъ, съ Орловско-Витебской дороги, направляясь въ Москву, гдѣ почти всецѣло и выгружается. Было принято съ Орловско-Витебской дороги: въ 1874 году — 339,620 пуд., въ 1873 году — 346,589 пуд.; разгрузилось въ Москвѣ: въ 1874 году — 337,504 п., въ 1873 году — 322,952 пуд.

Рельсы нагружались:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.
въ Москвѣ . . .	257,853	15,990
» Брестѣ . . .	312,338	56
» Минскѣ . . .	111	477,508

Съ другихъ дорогъ поступило:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.
съ Николаевской . .	113,860	15,747
» Орловско-Витеб. .	752,776	81,351
» Варш.-Тереспол. .	41,021	70,630
» Ю.-В.-Прусской. .	97,620	—
» Варш.-Вѣнской. .	60,975	—

Болѣе выдающіеся пункты по выгрузкѣ:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.
Москва	529,207	99,160
Вязьма	469,968	50,988
Смоленскъ	36,220	39,675
Борисовъ. . . .	—	384,481
Минскъ	5,702	99,693

Желѣзо и чугуны въ дѣлѣ и не въ дѣлѣ идетъ главнымъ образомъ изъ Москвы и съ соприкасающихся дорогъ; разгружается въ районѣ Московско-Брестской болѣе или менѣе одинаково.

Соль поступаетъ въ районѣ Московско-Брестской дороги большею частью чрезъ Москву; Орловско-Витебская дорога доставляетъ Рижскую и Царицынскую соль въ незначительномъ количествѣ, въ особенности—въ 1874 году. Было принято:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.	1872 г. пуд.
изъ Москвы	70,950	724,777	421,502
съ Николаевской дор.	54,936	348,734	—
» Нижегородск. » .	618,408	151,053	—
» Орлов.-Витеб. » .	35,121	249,605	255,422

Выгружается въ большемъ количествѣ въ городахъ, лежащихъ по Московско-Брестской дорогѣ; изъ нихъ болѣе выдаются: Вязьма и Орша.

Чай идетъ чрезъ Пруссію съ Балтійскихъ портовъ при посредствѣ Московско-Брестской дороги преимущественно въ Москву. Было передано дорогами:

	1874 г. пуд.	1873 г. пуд.	1872 г. пуд.
Восточно-Прусской . .	86,266	98,933	14,560
Юго-Вост.-Прусской. .	271,549	3,198	—

Москва приняла: въ 1874 году — 378,964 пуд., въ 1872 году — 132,432 пуд. Такииъ образомъ ввозъ чая въ Москву

при посредствѣ Московско-Брестской дороги за послѣднее время значительно увеличился.

Въ 1874 году при посредствѣ той же дороги въ значительномъ количествѣ былъ ввезенъ въ Москву изъ Царства Польскаго *сахаръ*. Такъ было принято:

	1874 г.	1873 г.
	пуд.	пуд.
съ Варшаво-Тересп. . .	93,154	65,498
» Варшаво-Вѣнской . .	148,533	39,524

Мануфактурный товаръ частію идетъ изъ Москвы, частію изъ-за границы чрезъ Брестъ, но въ количествѣ незначительномъ: въ 1874 году—498,895 п., въ 1873 году—406,654 п., въ 1872 году—133,498 пуд. Выгрузка въ Москвѣ не велика и большая часть этого груза расходуется въ районѣ самой дороги. Это же показываетъ, что транзитное движеніе заграничныхъ мануфактурныхъ товаровъ по Московско-Брестскому пути еще мало развито. Такъ, получено было мануфактурныхъ товаровъ:

	1874 г.	1873 г.
	пуд.	пуд.
изъ Москвы. . . .	232,102	228,391
съ Вост.-Прусс. д. .	31,413	20,411
» Варш.-Вѣнской. .	40,165	22,124

Вотъ всѣ болѣе выдающіеся предметы перевозки по Московско-Брестскому желѣзнодорожному пути.

Сводя затѣмъ итоги по оборотамъ грузоваго движенія, съ 1872 года по 1875, Московско-Брестской дороги съ каждой дорогой въ отдѣльности, получимъ:

		Принято съ Моск.-Брест- ской дор.	Передано на Моск.-Брест- скую дор.
	Годы.	пуд.	пуд.
Орловско-Витебская дор. . .	1872	394,754	3.112,923
	1873	2.313,123	1.668,068
	1874	2.492,969	4.216,179

Варшаво-Тереспольская дор..	1872	66,627	230,355
	1873	3.595,297	448,229
	1874	5.671,547	435,769
Варшаво-Вѣнская дор. . . .	1872	—	—
	1873	176,475	921,069
	1874	225,599	1.310,774
Ю.-В.-Пруская дор.	1872	7,105	212,862
	1873	73,065	—
	1874	417,193	414,247
Поморское сообщеніе	1874	—	443,993
Бресто-Граевская дор. . . .	1874	10,498	34,158
Ландварово-Роменская дор. .	1872	188,233	—
	1873	16,696	—
	1874	310,578	107,227
Московско-Рязанская дор. .	1872	32,504	2.818,034
	1873	123,146	1.664,142
	1874	205,572	2.482,704
Николаевская дор.	1872	51,208	26,423
	1873	272,660	773,820
	1874	1,905,031	534,598
Нижегородская дор.	1873	2,376	168,704
	1874	60,043	1.259,046

Такимъ образомъ, какъ по приѣму грузовъ, такъ и по передачѣ, Московско-Брестская дорога имѣетъ болѣе всего сношеніе съ *Орловско-Витебской*. Принимаемые ею грузы представляютъ главнымъ образомъ: антрацитъ, идущій изъ-за границы чрезъ Ригу, желѣзныя, чугуныя и стальныя издѣлія, идущія частію изъ Риги, частію же изъ Брянска, и хлѣбъ—съ района собственно Орловско-Витебской дороги (рожь, мука и крупа). Мѣсто назначенія этихъ грузовъ преимущественно—Москва.

Передаваемые грузы на Орловско-Витебскую дорогу представляютъ главнымъ образомъ: овесъ (въ 1874 г.—832,608 п., въ 1873 г.—1.241,408 п.) и полевое сѣмя.

Сношеніе съ *Варшаво-Тереспольской* и при посредствѣ ея съ другими Варшавскими и заграничными дорогами состоитъ

преимущественно въ передачѣ на нихъ грузовъ, именно—зерноваго хлѣба въ разныхъ видахъ, между которыми первое мѣсто занимаетъ рожь. Такъ, одной ржи принято было на Варшавско-Тереспольскую дорогу въ 1873 году—2.172,652 пуд., а въ 1874 году—4.184,235 пуд.

Получаемые съ нихъ грузы представляютъ главнымъ образомъ: желѣзные и чугунные издѣлія, хлопокъ, сахаръ и чай. Все это направляется преимущественно въ Москву.

Сношеніе съ дорогами за-московскими состоитъ почти только въ полученіи съ нихъ грузовъ, именно: съ *Московско-Рязанской*—хлѣба, съ *Николаевской* — частию хлѣба, частию произведеній обрабатывающей промышленности, съ *Нижегородской*—преимущественно соли.

Сношеніе съ *Ландварово-Роменской* и *Бресто-Граевской* до 1875 года, какъ по передачѣ, такъ и по полученію съ нихъ грузовъ,—было еще мало развито.

М. Коровицынъ.

СТАТИСТИЧЕСКІЯ СВѢДѢНІЯ О НЕСЧАСТНЫХЪ
СЛУЧАЯХЪ НА РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ
ЗА ПОСЛѢДНЕЕ ПЯТИЛѢТІЕ (съ 1870 по 1874 г.).

(Продолженіе *).

Въ прошлой статьѣ мы не указали на источники, которыми пользовались въ нашей работѣ и поэтому, прежде чѣмъ продолжать разсужденія по занимаемому насъ вопросу, считаемъ необходимымъ сказать нѣсколько словъ о самомъ способѣ собиранія этихъ источниковъ, о ихъ доставленіи въ Министерство Путей Сообщенія и о томъ, на сколько они внушаютъ къ себѣ довѣрія. Мы тѣмъ болѣе обязаны остановиться на критической оцѣнкѣ ихъ, что въ нашей работѣ не разъ будемъ находиться въ затрудненіи дать объясненіе тому или другому явленію, замѣченному нами изъ извѣстныхъ выводовъ и сопоставленій однѣхъ цифръ съ другими, благодаря исключительно, можно сказать, неудовлетворительности самыхъ источниковъ.

Въ настоящее время въ Министерствѣ существуетъ три источника по статистикѣ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ

*) См. Журн. М. И. С. 1875 г. кн. 5, отд. стат. 74—126.

дорогахъ. Два изъ нихъ официальные и одинъ частный, подѣ которыми мы разумѣемъ годовые отчеты Правленій желѣзныхъ дорогъ. Къ послѣднему мы прибѣгали большей частью только для сравненія или пополненія данныхъ, полученныхъ нами изъ первыхъ двухъ источниковъ и только для нѣкоторыхъ дорогъ мы пользовались исключительно отчетами Правленій, не имѣя о нихъ или совсѣмъ свѣдѣній официальныхъ, или свѣдѣнія эти были такъ недостаточны, что не представляли никакой возможности ими воспользоваться. Такъ, мы воспользовались отчетомъ Московско - Курской желѣзной дороги за 1872, 1873 и 1874 года, Тамбовско - Саратовской (1872), Одесской (1872 г.) и другихъ. При этомъ мы не можемъ не заявить, что отчеты 2-хъ первыхъ дорогъ по данному вопросу составлены съ такой точностью и добросовѣстностью, что могутъ служить образцомъ подобныхъ свѣдѣній для большинства нашихъ желѣзно-дорожныхъ Правленій.

Официальные источники составляютъ съ одной стороны телеграммы и рапорты правительственныхъ агентовъ или Инспекторовъ дорогъ, а съ другой ежемѣсячныя статистическія таблицы о несчастныхъ случаяхъ съ людьми на желѣзныхъ дорогахъ. Первые изъ этихъ источниковъ, въ особенности телеграммы, адресованныя въ Министерство, уже по своему характеру не всегда могутъ служить съ пользою для статистическихъ изслѣдованій. Телеграммы посылаются большею частью тотчасъ послѣ совершившагося несчастія, когда еще не вполне выясненъ самый фактъ несчастія и его послѣдствія; кромѣ того, депеши эти иногда составляются инспекторами на основаніи донесеній къ нимъ агентовъ дороги, слѣдовательно извѣстія о такомъ случаѣ достигаютъ до Министерства уже, такъ сказать, изъ вторыхъ рукъ; результатами такой спѣшности бывають не рѣдко противорѣчія; такъ, въ одной телеграммѣ, напримѣръ, доносится, что произошелъ сходъ поѣзда съ рельсовъ и при этомъ ранено столько-то, а въ слѣдующей телеграммѣ дѣлаются разъясненія, что схода небыло, а вмѣсто ра-

ненихъ былъ убитъ такой-то. Въ виду такого неудобства Министерство нѣсколько лѣтъ тому назадъ обязало правленія дорогъ сдѣлать распоряженіе своимъ агентамъ по линіи, доносить тотчасъ же о каждомъ несчастіи желѣзно-дорожной полиціи для составленія актовъ дознанія, и Инспекторамъ дороги для донесенія телеграммами въ Министерство Путей Сообщенія. По составленіи акта дознанія, полиція обязана дать копію съ ней Инспектору, который представляетъ ее опять въ то же Министерство съ должными разъясненіями и бѣльшими подробностями. Такой способъ донесенія, по нашему мнѣнію, можетъ считаться самымъ лучшимъ, но въ практикѣ онъ къ сожалѣнію не всегда исполняется и большинство донесеній съ первыхъ годовъ существованія нашихъ дорогъ почти до послѣдняго времени ограничивалось только короткими телеграммами, не представляя даже рапортовъ о дальнѣйшихъ разслѣдованіяхъ несчастнаго случая. Вслѣдствіе этого, читая такія короткія свѣдѣнія, не рѣдко трудно даже добиться главной сути происшествія. Въ настоящее время впрочемъ многіе изъ инспекторовъ, вслѣдствіе новыхъ подтвержденій, стали представлять въ Министерство, кромѣ телеграммъ, подробные рапорты съ копіями съ самыхъ актовъ дознанія.

Второй источникъ, какъ мы уже сказали выше, составляютъ статистическія таблицы, въ которыя заносятся въ хронологическомъ порядкѣ всѣ случаи, бывшіе на желѣзныхъ дорогахъ въ теченіи мѣсяца. —Этому источнику мы болѣе всѣхъ другихъ отдаемъ предпочтеніе въ виду того, что онъ составляется не на скорую руку, а спустя нѣкоторое время послѣ происшествія, вслѣдствіе чего внесенные въ него случаи описываются съ бѣльшими подробностями, чѣмъ въ предъидущемъ источникѣ. Къ сожалѣнію, впрочемъ, и тутъ встрѣчаются не рѣдко нѣкоторые недостатки, происходящіе, по нашему мнѣнію болѣе отъ небрежности самихъ составителей таблицъ, которые, не желая, или не понимая настоящей цѣли самыхъ таблицъ, обращаютъ часто вниманіе на такія стороны предъ-

мета, которая или совсѣмъ нейдутъ къ дѣлу или весьма мало выясняютъ его, упуская въ тоже время главныя и существенныя стороны вопроса. Такъ мы не рѣдко встрѣчали въ названныхъ таблицахъ довольно подробныя свѣдѣнія о томъ, что такой-то служащій пошелъ въ лѣсъ на охоту, взялъ съ собой ружье и по неосторожности застрѣлился, или такой-то служащій, купаясь, утонулъ. Рядомъ же съ этими строками помѣщены слѣдующія короткія донесенія. «На такой-то верстѣ на рельсахъ найдены два человѣческихъ пальца руки неизвѣстнаго человѣка, которые хранятся у верстоваго сторожа будки № 00; или на такой-то верстѣ найденъ на рельсахъ трупъ неизвѣстнаго человѣка съ оторванной головой; тѣло предано землѣ по христіанскому обычаю».

При сравненіи этихъ двухъ источниковъ, число пострадавшихъ лицъ оказывается почти всегда больше въ послѣднемъ изъ нихъ т. е. въ ежемѣсячныхъ вѣдомостяхъ. Мы не имѣемъ возможности дать точнаго объясненія такой разницѣ въ показаніяхъ по одному и тому же предмету, но предполагаемъ, что при донесеніяхъ телеграммами и рапортами обращается вниманіе на болѣе выдающіяся несчастія съ людьми. Въ заключеніе высказанныхъ нами замѣчаній по поводу источниковъ, мы должны прибавить, что не смотря на нѣкоторыя въ нихъ противурѣчія мы однако составили о нихъ то убѣжденіе, что въ общемъ они на столько вѣрны, что могутъ дать намъ нѣкоторые болѣе или менѣе вѣрные выводы въ нашей работѣ.

Приступая теперь къ продолженію дальнѣйшихъ нашихъ изслѣдованій, мы сочли полезнымъ внести въ нашу статью еще новыя данныя за три предъидущихъ года, то-есть за 1867, 1868 и 1869 гг., взятые нами изъ Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1867—1869 г. изд. Министерства Путей Сообщенія. Данными этими мы будемъ пользоваться по возможности при всѣхъ послѣдующихъ выводахъ и изслѣдованіяхъ. Цифры пострадавшихъ лицъ въ эти три года распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

	убит.	ран.	об. ч. пас.
Въ 1867 г.	94	122	216
» 1868 »	107	161	268
» 1869 »	154	248	402
За всѣ 5 лѣтъ	335	531	886

Самое же увеличеніе числа пострадавшихъ лицъ въ процентахъ выразилось такъ:

	На сколько процентовъ ув. или ум. противъ предыдущ. годовъ.
Въ 1867 г.	*)
» 1868 »	24
» 1869 »	50

Такимъ образомъ, оказывается, что число случаевъ за два послѣдніе года возрасло въ довольно значительной степени, что замѣтно отражается даже и на среднемъ процентѣ прироста за всѣ 7 лѣтъ, а именно: въ наше пятилѣтіе, до введенія упомянутыхъ 3-хъ лѣтъ, средній процентъ равнялся 21,74⁰/₀, съ введеніемъ же—процентъ этотъ поднялся до 26,00⁰/₀.

Далѣе процентныя отношенія убитыхъ къ раненымъ въ эти три года выражались такъ:

	убит.	ран.
1867 г.	43,46 ⁰ / ₀	56,54 ⁰ / ₀
1868 »	39,40 ⁰ / ₀	60,60 ⁰ / ₀
1869 »	38,70 ⁰ / ₀	61,30 ⁰ / ₀

И въ этомъ отношеніи взятые нами годы представляютъ также худшія сочетанія цифровыхъ данныхъ; такъ, мы видѣли, что число убитыхъ въ наше пятилѣтіе съ 1870—1874 г. среднимъ числомъ составляло не много болѣе $\frac{1}{3}$ всего числа по-

*) За неимѣніемъ данныхъ въ предыдущемъ году мы не можемъ показывать въ какихъ процентныхъ отношеніяхъ находятся между собою 1866 и 1867 гг.

страдавшихъ, а именно 36⁰/о, здѣсь же процентъ поднялся до 40¹/₂⁰/о, что повліяло въ свою очередь и на средній процентъ всего періода нами разсматриваемаго, который поднялся съ 36⁰/о до 37, 87⁰/о т. е. почти на 2⁰/о.

Распредѣляя опять года по исходу несчастныхъ случаевъ, мы получимъ слѣдующую таблицу:

	убит.	ран.
1867 г.	43,46 ⁰ /о	56,54 ⁰ /о
1868 »	39,40 ⁰ /о	60,60 ⁰ /о
1869 »	38,70 ⁰ /о	61,30 ⁰ /о
1873 »	38,41 ⁰ /о	61,59 ⁰ /о
1874 »	38,03 ⁰ /о	61,97 ⁰ /о
1870 »	35,99 ⁰ /о	64,01 ⁰ /о
1872 »	34,76 ⁰ /о	65,24 ⁰ /о
1871 »	34,29 ⁰ /о	65,71 ⁰ /о

Такимъ образомъ, оказывается, что самый неблагоприятный годъ въ разсматриваемый періодъ по исходу несчастій на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ былъ 1867, а самый счастливый 1871 годъ.

Источникъ, которымъ мы пользовались для 60-хъ годовъ, не даетъ намъ къ сожалѣнію никакихъ данныхъ для опредѣленія числа пострадавшихъ по мѣсяцамъ года, и потому мы не можемъ провѣрить еще разъ выведенный нами хронологическій порядокъ, по которому распредѣлены мѣсяцы въ нашихъ таблицахъ.

Въ прошлой книжкѣ журнала мы помѣстили нѣсколько таблицъ по разсматриваемому вопросу, не сдѣлавъ при этомъ никакихъ выводовъ изъ представленныхъ данныхъ. Всѣ наши разсужденія ограничивались тогда лишь однимъ сравненіемъ числа пострадавшихъ лицъ погодно или помѣсячно, или мы просто сопоставляли количество пострадавшихъ лицъ на одной дорогѣ съ количествомъ пострадавшихъ на другой.

Мы не входили тогда, такъ сказать, въ исторію происхож-

денія самыхъ цифръ, а брали данныя такъ, какъ они получались нами изъ сырыхъ матеріаловъ. Но такое сопоставленіе цифръ весьма мало еще разъясняетъ нашъ вопросъ. Чтобъ сдѣлать аттестацію какой либо дороги по отношенію къ другимъ, надо обратить вниманіе какъ сравниваемая дорога работала въ разсматриваемый періодъ, то-есть сколько было перевезено ею пудовъ груза и пассажировъ, сколько было сдѣлано ею за это время полезнаго пробѣга и наконецъ какова была длина ея и была ли эта длина постоянной единицей, или размѣры ея измѣнялись.

Словомъ, данныя представленныя нами въ прошлой книжкѣ журнала тогда только будутъ нами поняты, если мы сравнимъ ихъ съ тѣми данными, или съ тѣми единицами, которыя вполне или отчасти даютъ понятіе объ эксплуатаціи пароваго движенія. Къ такимъ единицамъ мы относимъ, какъ сказано уже и выше, число перевезенныхъ грузовъ и пассажировъ, число пассажира и пудовѣрсть, число полезнаго пробѣга и наконецъ длину дороги.

Только такое сопоставленіе цифръ съ упомянутыми единицами можетъ болѣе или менѣе охарактеризовать дорогу; только при этомъ условіи мы можемъ сказать, что такія-то дороги представляли болѣе опасности, а такія—менѣе. Возьмемъ для примѣра таблицу № 7. Въ этой таблицѣ за 1874 годъ на первомъ мѣстѣ была нами поставлена кіево-брестская дорога, такъ какъ число пострадавшихъ на ней было самое большое въ упомянутомъ году. Пробѣгая эту таблицу, можно пожалуй съ перваго раза подумать, что кіево-брестская желѣзная дорога въ 1874 году была самая опасная изъ всѣхъ нашихъ жел. дор. для здоровья и жизни людей, имѣвшихъ съ нею какое либо сопрікосновеніе. Но такой выводъ въ данномъ случаѣ былъ бы далекъ отъ истины.

Чтобы сдѣлать такое заключеніе необходимо предварительно обратить вниманіе на результаты годичной эксплуатаціи дороги въ 1874 г.

Если цифры грузового и пассажирскаго движеній ея увеличились, то увеличеніе это неизбѣжно должно отразиться болѣе или менѣе и на числѣ пострадавшихъ лицъ и на оборотъ—если размѣры этого движенія уменьшились, то и число жертвъ тоже должно уменьшиться до извѣстной степени. Мы говоримъ до извѣстной степени, имѣя въ виду другія непредвидѣнныя, случайныя причины, которыя могутъ также вліять въ значительной степени на контингентъ страдающихъ лицъ. Къ такимъ причинамъ мы относимъ неблагопріятныя атмосферическія явленія, какъ-то—вьюги, снѣжные заносы, проливные дожди, весенніе разливы рѣкъ и какъ результаты ихъ—болѣе частые сходы поѣздовъ, большія ремонтныя работы и тому подобное, при которыхъ, какъ будетъ видно ниже, число пострадавшихъ бываетъ всегда довольно значительно. И такъ, обращаясь опять къ цифрамъ кіево-брестской дороги, мы находимъ, что пассажирское движеніе на ней увеличилось въ 1874 году противъ 1873-го на 44⁰/о, а грузовое движеніе на 110⁰/о; только послѣ этого всякому будетъ понятно уже почему такъ высоко поднялись въ 1874 г. и цифры пострадавшихъ лицъ на этой дорогѣ.

Точно также и длина дороги можетъ служить барометромъ жертвъ несчастій съ людьми; такъ напримѣръ, московско-брестская дорога въ 1870 году въ нашихъ таблицахъ, по числу жертвъ, занимала 27 мѣсто въ ряду всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Длина ея въ этомъ году равнялась 396 верстамъ. Въ послѣдующихъ годахъ длина ея стала увеличиваться, а вмѣстѣ съ ней и число жертвъ стало подниматься. Тоже самое можно сказать и по отношенію другихъ дорогъ, какъ напримѣръ одесской и т. д.

Говоря о вліяніи удлинненія самаго пути на число жертвъ, мы не можемъ не оговориться, что удлинненіе дороги не всегда повидимому влечетъ за собой усиленіе несчастій. Мы рѣшительно затрудняемся дать этому какія либо объясненія, хотя склоняемся болѣе къ тому, что подобныя недоразумѣнія проис-

ходятъ исключительно отъ неясности и неточности самыхъ источниковъ, которыми мы пользовались въ настоящемъ трудѣ.

Переходя наконецъ къ разсмотрѣнію таблицъ, мы постараемся при помощи ихъ опредѣлить зависимость числа пострадавшихъ лицъ на первый разъ отъ длины дороги или говоря иначе, вычислимъ, во 1-хъ, сколько приходилось на версту каждой дороги пострадавшихъ лицъ въ каждомъ изъ годовъ разсматриваемаго періода, во 2-хъ, какія существовали колебанія между этими отношеніями на одной и той же дорогѣ въ разные годы при чемъ, по возможности, будемъ указывать и самыя причины этихъ колебаній, и въ 3-хъ, опредѣлимъ среднюю цифру пострадавшихъ лицъ на версту на всѣхъ дорогахъ въ каждомъ году, т. е. укажемъ который изъ 8 годовъ болѣе потребовалъ жертвъ на версту. Для разрѣшенія этихъ задачъ, мы предлагаемъ нижеслѣдующую таблицу.

№8. Таблица числа пострадавшихъ лицъ на каждую версту дороги съ 1867 по 1874 г.

№	НАЗВАНИЕ ДОРОГЬ.	1867	1868	1869	1870	1871	1811	1873	1874	Сколько приходится въ среднемъ за всѣ 8 лѣтъ на 1 версту.
		Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на 1 в.	
1	Финляндская	...	...	...	...	0,01	0,02	0,01	...	0,013
2	Царскосельская	0,08	0,24	0,24	0,04	0,16	0,12	0,08	0,24	0,162
3	Николаевская	0,04	+ 0,09	0,16	0,20	0,15	0,14	0,11	0,12	0,126
4	Петербурго-Варшавская	0,04	0,02	0,04	0,03	0,08	0,06	0,06	0,07	0,050
5	Московско-Нижегородская.	0,06	0,06	0,08	0,04	0,07	0,07	0,06	0,06	0,063
6	Варшавско-Вѣнская	0,05	+ 0,05	0,04	0,05	0,06	0,09	0,18	0,08	0,075
7	Варшаво-Бромбергская	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,01	0,01	0,02	0,018
8	Риго-Динабургская	0,02	0,08	0,04	0,03	0,04	0,05	0,06	0,06	0,047
9	Волго-Донская	0,02	0,05	0,05	0,09	--	0,12	0,04	—	0,046
10	Московско-Ярославская	0,01	0,04	—	0,02	0,07	0,03	0,02	0,08	0,033
11	Московско-Рязанская	0,04	0,05	0,06	0,03	0,02	0,11	0,08	0,05	0,055
12	Воронежско-Ростовская	...	+ 0,03	+ 9,03	0,07	0,02	0 04	0,05	0,05	0,041
13	Одесская	0,03	+ 0,02	+ 0,02	0,02	0,07	0,05	0,05	0,05	0,038
14	Динабурго-Витебская	0,02	0,01	0,03	0,07	0,10	0,02	0,08	0,05	0,047
15	Московско-Курская	+ 0,02	0,05	0,10	0,11	0,04	0,10	0,08	0,11	0,076
16	Варшаво-Тереспольская	0,02	0,01	—	0,01	+ 0,01	0,02	+ 0,01	0,02	0,012
17	Рязанско-Козловская	0,20	0,07	0,07	0,08	0,09	0,08	0,11	0,13	0,103
18	Лодзинская	—	-0,04	—	—	0,03	—	0,07	—	0,017
19	Рязско-Моршанская	—	0,02	0,04	0,04	+ 0,01	- 0,01	+ 0,01	+ 0,01	0,020
20	Кіево-Брестская	—	—	—	0,14	0,08	0,03	0,03	0,10	0,086
21	Козловско-Воронежская	—	0,02	+ 0,05	0,01	+ 0,02	- 0,02	0,04	—	0,022
22	Курско-Кіевская	—	- 0,01	0,05	0,02	0,06	0,03	0,02	0,05	0,034
23	Орловско-Грязская	—	0,08	—	0,06	0,08	0,03	0,06	0,04	0,050
24	Орловско-Витебская	—	0,01	0,06	0,06	+ 0,06	0,04	0,06	0,05	0,048
25	Шуйско-Ивановская	—	—	0,06	0,04	0,04	0,02	0,05	0,04	0,035
26	Риго-Митавская	—	—	—	—	—	—	0,02	0,03	0,007
27	Поти-Тифлисская	—	—	—	—	0,14	0,10	0,02	+ 0,02	0,056
28	Курско-Харьк. - Азовская	—	—	0,01	0,05	0,02	0,04	0,03	0,06	0,035
29	Грязе-Царицынская	—	—	—	0,03	...	0,02	0,01	0,02	0,016
30	Тамбово-Козловская	—	—	—	0,08	0,07	0,07	0,02	0,02	0,052
31	Рыбинско-Бологовская	—	—	—	0,05	0,05	0,03	0,01	0,08	0,044
32	Балтійская	—	—	—	0,02	0,03	0,03	0,04	0,05	0,034
33	Харьково-Николаевская	—	—	—	0,08	0,05	— 0,01	0,01	0,04	0,040
34	Тамбовско-Саратовская	—	—	—	0,07	0,05	0,07	+ 0,06	0,06	— 0,062
35	Московско-Брестская	—	—	—	0,07	0,08	0,06	0,05	0,06	— 0,064
36	Новоторжская	—	—	—	0,03	—	—	—	—	0,001
37	Либавская	—	—	—	—	0,01	0,02	0,01	0,02	0,015
38	Новгородская	—	—	—	—	—	0,01	0,01	0,07	0,022
39	Рязско-Вяземская	—	—	—	0,02	0,02	—	0,01	-0,01	0,012
40	Вологодская	—	—	—	—	—	0,01	0,02	0,02	0,016
41	Петергофская	+ 0,05	+ 0,03	+ 0,05	0,05	0,21	—	—	—	0,074
42	Риго-Больдарааская	—	—	—	—	—	—	0,14	0,09	0,115
43	Бресто-Граевская	—	—	—	—	—	—	0,05	0,04	0,045
44	Ландварово-Роменская	—	—	—	—	—	—	0,08	0,12	0,100
45	Лозово-Севастопольская	—	—	—	—	—	—	—	0,01	0,011
46	Моршанско-Сызранская	—	—	—	—	—	—	—	0,01	6,012
47	Козлово-Ворон.-Ростовск.	—	—	—	—	—	—	—	0,05	0,053

Изъ этой таблицы видно, что дороги въ каждомъ году представляли не одни и тѣ же отношенія пострадавшихъ лицъ къ верстѣ ея протяженія, а представляли иногда значительныя колебанія, что будетъ видно, если мы расположимъ всѣ дороги на нѣсколько группъ въ нисходящей степени опасности.

*Въ 1867 году *) дороги распределялись на 9 слѣдующихъ группъ:*

1-я	1) Рязанско-Козловск. на 100 в. 20 ч.	7-я	1) Московско-Курская	} 2 ч.
2-я	1) Царскосельская 8 ч.		2) Риго-Динабургская	
3-я	1) Московско-Нижегородская . 6 ч.		3) Волго-Донская	
4-я	1) Варшаво-Вѣнская } 5 ч.		4) Варшаво-Тереспольская . . .	
	2) Петергофская		5) Козлово-Воронежская	} 1 ч.
5-я	1) Николаевская		6) Варшаво-Бромбергская . . .	
	2) СПБ.-Варшавская } 4 ч.		7) Динабурго-Витебская	
	3) Московско-Рязанская	8-я	1) Воронежско-Ростовская . . .	} 1 ч.
6-я	1) Одесская 3 ч.		2) Московско-Ярославская . . .	
		9-я	1) Рязанско-Моршанская	} 0
			2) Лодзинская	

Въ 1868 г. дороги распадалась на 11 группъ.

1-ая	1) Царскосельская на 100 в. . 24 ч.	8-я	1) Петергофская	} 3 ч.
2-ая	1) Николаевская 7 ч.		2) Воронежско-Ростовская . . .	
3-ая	1) Риго-Динабургская } 8 ч.	9-я	1) Одесская	} 2 ч.
	2) Орловско-Грязская		2) СПБ.-Варшавская	
4-я	1) Рязанско-Козловская . . . 7 ч.		3) Рязанско-Моршанская	
5-я	1) Московско-Нижегородская . 6 ч.		4) Козлово-Воронежская	
6-я	1) Варшавско-Вѣнская } 5 ч.		5) Варшавско-Бромбергская . . .	} 1 ч.
	2) Московско-Курская	10-я	1) Орловско-Витебская	
	3) Волго-Донская		2) Динабурго-Витебская	
	4) Московско-Рязанская		3) Варшаво-Тереспольская . . .	} 0 ч.
7-я	1) Московско-Ярославская . . . } 4 ч.	11-я	1) Шуйско-Ивановская	
	2) Лодзинская		2) Риго-Митавская	

Въ 1869 г. дороги распадалась на 12 группъ.

1-я	1) Царскосельская 24 ч.	7-я	1) Петергофская	} 5 ч.
2-я	1) Николаевская 16 ч.		2) Волго-Донская	
3-я	1) Московско-Курская 10 ч.		3) Козлово-Воронежская	
4-я	1) Московско-Нижегородская . 8 ч.		4) Курско-Кіевская	
5-я	1) Рязанско-Козловская . . . 7 ч.	8-я	1) Риго-Динабургская	} 4 ч.
6-я	1) Орловско-Витебская } 6 ч.		2) Варшавско-Вѣнская	
	2) Шуйско-Ивановская		3) Рязанско-Моршанская	
	3) Московско-Рязанская		4) СПБ.-Варшавская	

*) Финляндскую дорогу мы не принимали въ соображеніе за 1867, 68, 69, 70 и 74 годы, по неимѣнію свѣдѣній.

9-я	1) Воронежско-Ростовская . . .	} 3 ч.	12-я	1) Варшавско-Тереспольская . . .	} 0 ч.
	2) Динабурго-Витебская . . .			2) Орловско-Грязская . . .	
10-я	1) Одесская . . .	} 2 ч.		3) Риги-Митавская . . .	
	2) Варшавско-Бромбергская . . .			4) Грязе-Царицынская . . .	
11-я	1) Курско-Харьк.-Азовская . . .	1 ч.		5) Московско-Ярославская . . .	
				6) Лодзинская . . .	

Въ 1870 г. дороги распадались на 13 группъ.

1-я	1) Николаевская . . .	20 ч.	10-я	1) Риги-Динабургская . . .	} 3 ч.
2-я	1) Кіево-Брестская . . .	14 ч.		2) С.-Петербурго-Варшавская . . .	
3-я	1) Московско-Курская . . .	11 ч.		3) Московско-Рязанская . . .	
4-я	1) Волго-Донская . . .	9 ч.		4) Грязе-Царицынская . . .	
5-я	1) Рязанско-Козловская . . .	} 8 ч.		5) Новоторжская . . .	
	2) Тамбовско-Козловская . . .			6) Петергофская . . .	
	3) Харьков.-Николаевская . . .		11-я	1) Варшавско-Бромбергская . . .	} 2 ч.
6-я	1) Воронежско-Ростовская . . .	} 7 ч.		2) Московско-Ярославская . . .	
	2) Динабурго-Витебская . . .			3) Одесская . . .	
	3) Тамбовско-Саратовская . . .			4) Курско-Кіевская . . .	
	4) Московско-Брестская . . .			5) Балтійская . . .	
7-я	1) Орловско-Грязская . . .	} 6 ч.		6) Рязанско-Вяземская . . .	
	2) » Витебская . . .		12-я	1) Варшавско-Тереспольская . . .	} 1 ч.
8-я	1) Варшавско-Вѣнская . . .	} 5 ч.		2) Козлово-Воронежская . . .	
	2) Курско-Харьк.-Азовск. . .		13-я	1) Риги-Митавская . . .	} 0
	3) Рыбинско-Бологовская . . .			2) Лодзинская . . .	
9-я	1) Царскосельская . . .	} 4 ч.			
	2) Московско-Нижегородская . . .				
	3) Рязанско-Моршанская . . .				
	4) Шуйско-Ивановская . . .				

Въ 1871 г. дороги распадались на 15 группъ.

1-я	1) Петергофская . . .	21 ч.	9-я	1) Орловско-Витебская . . .	} 6 ч.
2-я	1) Царскосельская . . .	16 ч.		2) Варшавско-Вѣнская . . .	
				3) Курско-Кіевская . . .	
3-я	1) Николаевская . . .	15 ч.	10-я	1) Рыбинско-Бологовская . . .	} 5 ч.
4-я	1) Потт-Тифлисская . . .	14 ч.		2) Харьков.-Николаевская . . .	
5-я	1) Динабурго-Витебская . . .	10 ч.		3) Тамбовско-Саратовская . . .	
6-я	1) Рязанско-Козловская . . .	9 ч.	11-я	1) Риги-Динабургская . . .	} 4 ч.
7-я	1) СПБ.-Варшавская . . .	} 8 ч.		2) Московско-Курская . . .	
	2) Кіево-Брестская . . .			3) Шуйско-Ивановская . . .	
	3) Орловско-Грязская . . .		12-я	1) Варшавско-Бромбергская . . .	} 3 ч.
	4) Московско-Брестская . . .			2) Лодзинская . . .	
				3) Балтійская . . .	
8-я	1) Московско-Ярославская . . .	} 7 ч.	13-я	1) Козлово-Воронежская . . .	} 2 ч.
	2) » Нижегородская . . .			2) Московско-Рязанская . . .	
	3) Одесская . . .			3) Воронежско-Ростовская . . .	
	4) Тамбовско-Козловская . . .			4) Курско-Харьк.-Азовская . . .	
				5) Рязанско-Вяземская . . .	

14-я	1) Финляндская	} 1 ч.	15-я	1) Грязе-Царицынская	} 0 ч.
	2) Варшаво-Тереспольская			2) Риго-Митавская	
	3) Рязско-Моршанская			3) Новоторжская	
	4) Либавская			4) Новгородская	
				5) Волго-Донская	
				6) Ливенская	

Въ 1872 г. дороги распадились на 14 группъ.

1-я	1) Николаевская	} 14 ч.	11-я	1) Московско-Ярославская	} 3 ч.
	2) Потн-Тифлисская			2) Курско-Киевская	
2-я	1) Волго-Донская	} 12 ч.		3) Орловско-Грязская	
	2) Царскосельская			4) Рыбинско-Бологовская	
3-я	1) Московско-Рязанская	11 ч.		5) Балтійская	
4-я	1) Московско-Курская	} 10 ч.	12-я	1) Финляндская	} 2 ч.
	2) Потн-Тифлисская			2) Динабург-Витебская	
5-я	1) Варшавско-Вѣнская	9 ч.		3) Варшавско-Тереспольская	
6-я	1) Рязанско-Козловская	} 8 ч.		4) Козлово-Воронежская	
	2) Киево-Брестская			5) Шуйско-Ивановская	
7-я	1) Московско-Нижегородская	} 7 ч.		6) Грязе-Царицынская	
	2) Тамбовско-Козловская			7) Либавская	
	3) Тамбовско-Саратовская		13-я	6) Варшавско-Бромбергская	} 1 ч.
8-я	1) С.-Петербург-Варшавская	} 6 ч.		2) Рязско-Моршанская	
	2) Московско-Брестская			3) Харьков-Николаевская	
9-я	1) Риго-Динабургская	} 5 ч.		4) Вологодская	
	2) Одесская		14-я	1) Риго-Митавская	} 0 ч.
10-я	1) Воронежско-Ростовская	} 4 ч.		2) Рязско-Вяземская	
	2) Орловско-Витебская			3) Новоторжская	
	3) Курско-Харьково-Азовская			4) Лодзинская	
				5) Ливенская	
				6) Константиновская	

Въ 1873 г. дороги распадились на 12 группъ.

1-я	1) Варшавско-Вѣнская на 100 в. 18 ч.	6-я	1) Риго-Динабургская	} 6 ч.
2-я	1) Риго-Больдерааская 14 ч.		2) С.-Петербург-Варшавская	
3-я	1) Рязанско-Козловская		3) Московско-Нижегородская	
	2) Николаевская		4) Орловско-Грязская	
4-я	1) Царскосельская		5) » Витебская	
	2) Московско-Рязанская		6) Тамбовско-Саратовская	
	3) Московско-Курская	7-я	1) Воронежско-Ростовская	} 5 ч.
	4) Ландварово-Роменская		2) Одесская	
5-я	1) Лодзинская 7 ч.		3) Динабург-Витебская	
			4) Шуйско-Ивановская	
			5) Московско-Брестская	
			6) Бресто-Граевская	

8-я	1) Волго-Донская	} 4 ч.	11-я	1) Варшавско-Бромбергская . . .	} 1 ч
	2) Козлово-Воронежская			2) Финляндская	
	3) Балтійская			3) Варшавско-Тереспольская . . .	
9-я	1) Кіево-Брестская	} 3 ч.		4) Рязско-Моршанская	
	2) Курско-Харьково-Азовская . . .			5) Грязе-Царицынская	
10-я	1) Московско-Ярославская	} 2 ч.		6) Рыбинско-Бологовская	
	2) Курско-Кіевская			7) Харьков-Николаевская	
	3) Тамбовско-Козловская			8) Новгородская	
	4) Риго-Митавская			9) Либавская	
	5) Вологодская		12-я	1) Новоторжская	} 0 ч.
	6) Поти-Тифлисская			2) Ливенская	
				3) Константиновская	

Въ 1874 г. дороги распались на 15 группъ.

1-я	1) Царскосельская	24 ч.	11-я	1) Орловско-Грязская	} 4 ч.
2-я	1) Рязанско-Козловская	13 ч.		2) Шуйско-Ивановская	
3-я	1) Николаевская	} 12 ч.		3) Харьков-Николаевская	
	2) Ландварово-Роменская			4) Брестъ-Граевская	
4-я	1) Московско-Курская	11	12-я	1) Риго-Митавская	3 ч.
5-я	1) Кіево-Брестская	10	13-я	1) Тамбовско-Саратовская	} 2 ч.
6-я	1) Риго-Большераасская	9		2) Варшавско-Бромбергская	
7-я	1) Варшавско-Вѣнская	} 8 ч.		3) Варшавско-Тереспольская	
	2) Рыбинско-Бологовская			4) Либавская	
	3) Московско-Ярославская			5) Поти-Тифлисская	
8-я	1) С.-Петербург-Варшавская	} 7 ч.		6) Грязе-Царицынская	
	2) Новгородская			7) Вологодская	
9-я	1) Риго-Динабургская	} 6 ч.	14-я	1) Рязско-Моршанская	} 1 ч.
	2) Московско-Нижегородская			2) Рязско-Вяземская	
	3) Курско-Харьково-Азовская			3) Лозово-Севастопольская	
	4) Тамбовско-Саратовская			4) Моршанско-Сызранская	
	5) Московско-Брестская		15-я	1) Волго-Донская	} 0
10-я	1) Московско-Рязанская	} 5 ч.		2) Лодзинская	
	2) Козл.-Воронежско-Ростовск.			3) Новоторжская	
	3) Одесская			4) Константиновская	
	4) Динабург-Витебская			5) Ливенская	
	5) Курско-Кіевская				
	6) Орловско-Витебская				
	7) Балтійская				

Отношенія всѣхъ пострадавшихъ лицъ къ длинѣ дорогъ въ каждомъ году взятаго нами періода представляются въ слѣдующемъ видѣ:

на каждую тысячу верстъ приходилось средн. числ. пострадавшихъ лицъ:	
Въ 1867 году	46 ч.
» 1868 »	41
» 1869 »	53
» 1870 »	53
Въ 1871 году	57 ч.
» 1872 »	54
» 1873 »	49—50
» 1874 »	58

Изъ вышеприведеннаго сопоставленія годовъ оказывается: во 1-хъ, что среднимъ числомъ за всѣ восемь лѣтъ приходилось на каждую тысячу верстъ по $51\frac{1}{2}$ пострадавшихъ лицъ, во 2-хъ, что отношенія числа пострадавшихъ лицъ къ длинѣ дороги представляютъ значительныя колебанія: такъ, мы видимъ, что самыми опасными годами были 1871 и 1874, а менѣе опасными 1868, или выражаясь въ процентахъ, самый опасный годъ превышалъ самый счастливый слишкомъ на 41%. Такое колебаніе, мы полагаемъ, прямо зависитъ отъ размѣра грузоваго и пассажирскаго движенія, отъ ремонтныхъ работъ, отъ числа несчастій съ цѣлымъ поѣздомъ, т. е. отъ столкновеній, сходовъ, крушеній и т. п. Не имѣя еще въ настоящее время всѣхъ этихъ данныхъ, мы вынуждены пока отложить эти объясненія до будущаго раза.

Обращаясь далѣе къ сравненію отношеній пострадавшихъ лицъ къ длинѣ по каждой дорогѣ отдѣльно, мы видимъ, что одни изъ этихъ дорогъ даютъ отношенія довольно постоянныя, другія же представляютъ значительныя колебанія, третьи стали съ каждымъ годомъ замѣтно прогрессировать, т. е. число пострадавшихъ на версту дороги стало увеличиваться, а четвертыя стали наоборотъ уменьшать эти отношенія и наконецъ остальные дороги, по недавнему открытію на нихъ движенія, или по недостатку свѣдѣній, не могутъ дать никакихъ болѣе или менѣе вѣрныхъ выводовъ; къ этой категоріи мы относимъ дороги: Риги-Большерааскую, Бресто-Граевскую, Ландварово-Роменскую, Лозово-Севастопольскую, Моршанско-Сызранскую, Козлово-Воронежско-Ростовскую и Финляндскую. Такимъ образомъ, мы опять можемъ для сравненія раздѣлить всѣ дороги на нѣсколько категорій или группъ:

1) Дороги, уменьшающія число пострадавшихъ лицъ.

Николаевская.

Рязско-Моршанская.

Цотн-Тифлисская.

Тамбовско-Козловская.

Новоторжская.

Рязско-Вяземская.

2) *Дороги, прогрессирующія въ числѣ пострадавшихъ лицъ:*

С.-Петербургско-Варшавская.	Балтійская.
Риго-Митавская.	Новгородская.

3) *Дороги, представляющія значительныя колебанія:*

Царскосельская.	Лодзинская.
Волго-Донская.	Кіево-Брестская.
Московско-Ярославская.	Курско-Кіевская.
„ Рязанская.	Орловско-Грязская.
Воронежско-Ростовская.	Курско-Харьково-Азовская.
Динабургско-Витебская.	Грязе-Царицынская.
Московско-Курская.	Рыбинско-Бологовская.
Рязанско-Козловская.	Петергофская.

4) *Дороги, представляющія болѣе или менѣе постоянныя отношенія:*

Московско-Нижегородская.	Орловско-Витебская.
Варшавско-Вѣнская.	Шуйско-Ивановская.
Варшавско-Бромбергская.	Тамбовско-Саратовская.
Риго-Динабургская.	Московско-Брестская.
Одесская.	Либавская.
Варшаво-Тереспольская.	Вологодская.
Козлово-Воронежская.	

Наконецъ Харьковско-Николаевская дорога даетъ намъ такія колебанія, что мы затрудняемся дать ей то или другое мѣсто въ нашихъ группахъ.

Не имѣя въ настоящее время всѣхъ данныхъ для объясненія сдѣланныхъ нами сейчасъ выводовъ, мы отлагаемъ объясненія ихъ также до будущаго раза.

Наконецъ намъ остается еще распредѣлить дороги по степени опасности, на основаніи средняго вывода числа пострадавшихъ лицъ къ длинѣ дорогъ съ открытія ихъ движенія до послѣдняго года, т. е. до 1874. На этомъ основаніи дороги распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Первая группа желѣзныхъ дорогъ, въ которой на каждыя 10 верстъ приходится 1,62—1,00, или на 100 отъ 16 до 10 человекъ.

	На 10 в.	На 100 в.
1) Царскосельская	1,62	16
2) Николаевская	1,26	12 ¹ / ₂
3) Риго-Большерааская	1,03	10
4) Ландварово-Роменская		

Вторая группа, въ которой на каждая 10 верстъ приходится отъ 0,86—0,50, на 100 в. отъ 8¹/₂ — 5 ч.

	На 10 в.	На 100 в.
1) Кіево-Брестская	0,86	8 ¹ / ₂
2) Московско-Курская	0,76	7 ¹ / ₂
3) Варшавско-Вѣнская	0,75	
4) Петергофская	0,74	7
5) Московско-Брестская	0,64	6
6) Московско-Нижегородская	0,63	
7) Тамбовско-Саратовская	0,62	
8) Поти-Тифлисская	0,56	5 ¹ / ₂
9) Московско-Рязанская	0,55	
10) Козлово-Воронежско-Ростовская	0,53	5
11) Тамбовско-Козловская	0,52	
12) СИБ.-Варшавская	0,50	
13) Орловско-Грязская		

Третья группа, въ которой на каждая 10 в. приходится отъ 0,48 до 0,20, или на 100 в. отъ 4¹/₂ до 2 ч.

	На 10 в.	На 100 в.
1) Орловско-Витебская	0,48	4 ¹ / ₂
2) Динабургско-Витебская	0,47	
3) Риго-Динабургская	0,47	
4) Волго-Донская	0,46	
5) Брестъ-Граевская	0,45	4
6) Рыбинско-Бологовская	0,44	
7) Воронежско-Ростовская	0,41	
8) Харьковско-Николаевская	0,40	
9) Одесская	0,38	3 ¹ / ₂
10) Шуйско-Ивановская	0,35	
11) Курско-Харьково-Азовская		
12) Курско-Кіевская	0,34	3
13) Балтійская		
14) Московско-Ярославская	0,33	2
15) Козлово-Воронежская	0,22	
16) Новгородская		
17) Рязско-Моршанская	0,20	

На остальныхъ дорогахъ: Финляндской, Варшаво-Бромбергской, Варшаво-Тереспольской, Риго-Митавской, Лодзинской, Грязе-Царицынской, Новоторжской, Либавской, Новгородской, Ярославско-Вологодской, Лозово-Севастопольской, Моршанско-Сызранской приходится среднимъ числомъ на 10 верстъ отъ 0,18 до 0,07, или на 100 вер. отъ 1¹/₂ до ¹/₂.

Перейдемъ за тѣмъ къ разсмотрѣнію самыхъ обстоятельствъ, при которыхъ произошло то или другое несчастіе. Въ нашей программѣ всѣ несчастія на желѣзныхъ дорогахъ были подраздѣлены на 3 категоріи: 1) *несчастія на путяхъ во время движенія поѣздовъ*, 2) *несчастія на путяхъ станціонныхъ во время маневровъ и составленія поѣздовъ* и 3) *несчастія разнаго рода*. Изъ первой и второй рубрики мы нашли нужнымъ выдѣлить на время еще въ особую рубрику несчастія съ цѣлыми поѣздами, или ихъ частями при столкновеніяхъ, сходахъ и крушеніяхъ; сюда же мы отнесемъ и крупныя несчастія, происшедшія отъ атмосферическихъ явленій, какъ-то: во время метелей и снѣжныхъ заносовъ и т. п. Такое выдѣленіе мы сдѣлали въ виду того, что подобныя несчастія всегда влекутъ за собой болѣе значительное число жертвъ и кромѣ того этотъ родъ несчастій къ сожалѣнію встрѣчается относительно довольно часто, въ эксплуатаціи нашихъ дорогъ. Такъ, въ разсматриваемый нами періодъ только $\frac{1}{3}$ дорогъ не имѣла у себя такихъ несчастій, остальные же постоянно болѣе или менѣе имѣли мѣсто въ нашихъ таблицахъ. Съ этой рубрики мы и начнемъ дальнѣйшій анализъ цифровыхъ данныхъ. Для болѣе наглядности представляемъ спеціальныя таблицы столкновеній и сходовъ поѣздовъ, ихъ крушеній, проваловъ, взрывовъ паровозовъ; одна изъ нихъ составлена погодно, съ обозначеніемъ мѣсяцевъ и числа пострадавшихъ лицъ при каждомъ подобномъ несчастіи; другая таблица представляетъ общее число всѣхъ сходовъ и столкновеній и т. п. за всѣ 5 лѣтъ, т. е. въ 1870—1874. Относительно же остальныхъ 3-хъ лѣтъ, мы не могли составить подобныхъ таблицъ за неимѣніемъ подробныхъ данныхъ, и по этому можемъ воспользоваться этими годами при нашихъ сравненіяхъ только отчасти.

9. Таблица несчастій съ людьми при сходахъ, столкновеніяхъ поѣздовъ и т. д. въ 1870 г.

92

№	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	При сходахъ поѣздовъ.					При столкновеніяхъ поѣздовъ.					При крушеніяхъ поѣздовъ.					ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ какомъ тысячѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ лицъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣсяцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ лицъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣсяцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ лицъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	
1	С.-Петербург-Варшавск.	I ¹⁾	2	4	1	2	III	2	5	1	1	I	1	3	1	2	1) Этотъ сходъ произошелъ одновременно съ крушеніемъ поѣзда и потому число пострадавшихъ принадлежитъ одинаково тому и другому несчастію.
2	Московско-Нижегородская.	X			1	1	—			1	I	1			1	—	
3	Николаевская	IV	1	2	—	2	I	1	1	—	1	—	—	—	—		
4	Варшавско-Вѣнская . . .	XII	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
5	Воронежско-Ростовская . .	—	—	—	—	—	XI	1	2	2	—	—	—	—	—		
6	Одесская	IX	1	3	1	2	IX	2	2	—	1	—	—	—	—		
							XI			—	—	—	—	—	—	—	
7	Московско-Курская	I	4	18	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		II			2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		III			—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Динабург-Витебская . . .	—	—	—	—	—	XII	1	8	2	6	—	—	—	—		
9	Кіево-Врестская	—	—	—	—	—	X	2	15	4	2	—	—	—	—		
							XII			2	7	—	—	—	—	—	
10	Орловско-Грязская	XII	1	3	—	3	IX	2	3	—	2	—	—	—	—		
		—	—	—	—	—	IX			—	1	—	—	—	—	—	
11	Орловско-Витебская	III	5	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		VI			—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		VIII ⁽²⁾			4	1	—	—	—	—	VIII ⁽²⁾	1	5	4	1	(2) Тоже самое, что въ 1-мъ примѣчаніи.	
		XI			2	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		XI	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
12	Курско-Харьк.-Азовская.	—	—	—	—	—	II	3	11	—	3	—	—	—	—		
		IX	1	3	—	3	VIII			6	—	—	—	—	—	—	
							XI	—	2	—	—	—	—	—	—		
13	Шуйско-Ивановская . . .	VIII	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
14	Грязе-Царицынская	I	2	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		XII			2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
15	Рыбинско-Бологовская . .	—	—	—	—	—	X	2	6	—	1	—	—	—	—		
		—	—	—	—	—	XI			1	4	—	—	—	—	—	
16	Тамбовско-Саратовская . .	VI	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
17	Московско-Врестская . . .	XII	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Итого		—	22	58	15	43	—	17	54	12	42	—	2	8	5	3	

ЖУРНАЛЪ МИН. ПУТ. СООБЩ.

СТАТИСТИЧЕСКОЕ ОДѢЛЪ.

93

№ 10. Таблица несчастій съ людьми при сходахъ, столкновѣніяхъ поѣздовъ и т. д. въ 1874 г.

94

№	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ	При сходахъ поѣздовъ.					При столкновѣніяхъ поѣздовъ.					При груженіяхъ и взрываніяхъ паровозовъ и ихъ частей и металлахъ. Крушенія обозначены буквой К, взрывы В и металлы М.					ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ какомъ мѣстѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣстѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣстѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	
1	Петербургско-Варшавская .	IV	1	3	1	2	I				2						
		—	—	—	—	—	I				1						
		—	—	—	—	—	II				1						
		—	—	—	—	—	IV	7	35	1	3						
		—	—	—	—	—	V				1						
		—	—	—	—	—	V				21						
		—	—	—	—	—	XII				5						
2	Николаевская	XI	1	7	—	7	II	2	8	1	—						
							XI				7						
							(¹)										
3	Варшавско-Вѣнская . . .	I	1	5	1	4	—	—	—	—	—						
4	Московско-Ярославская . .	—	—	—	—	—	I	1	5	—	5						
5	Одесская	IX				1	IX	1	1	—	1						
		X	3	39	3	34	—	—	—	—	—						
		XII				1	—	—	—	—	—						
6	Динабургско-Витебская . .	—	—	—	—	—	I	1	2	1	1	I	1	3	—	3	
7	Московско-Курская	—	—	—	—	—	I				3	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	V	4	8	—	2	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	X				1	X	1	7	5	2	
		—	—	—	—	—	XII				1	—	—	—	—	—	
8	Рязанско-Козловская . . .	IV	1	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	Лодзинская	I	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	Орловско-Витебская . . .	II				2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		V	2	4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11	Поти-Тифлисская	—	—	—	—	—	V	1	3	—	3	—	—	—	—	—	
12	Курско-Харьк.-Азовская .	VI	1	3	—	3	II	1	1	—	1	—	—	—	—	—	
13	Рымбиско-Вологовская . .	—	—	—	—	—	VIII	2	3	—	1	—	—	—	—	—	
							X				2	—	—	—	—	—	
14	Тамбовско-Саратовская . .	VI	2	3	—	2	I	1	2	—	2	—	—	—	—	—	
		X				1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Московско-Врестская . . .	X				1	I	2	2	—	1	—	—	—	—	—	
		XI	3	4	—	1	VIII				1	—	—	—	—	—	
		XI				2	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	
16	Петергофская	—	—	—	—	—	XII	1	7	—	7	—	—	—	—	—	
17	Кіево-Врестская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	М. I	1	8	3	5	
18	Курско-Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	М. I	1	4	2	2	
19	Орловско-Грязная	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	М. II	1	15	11	4	
		—	16	73	6	67	—	24	77	4	73	—	5	37	21	16	

¹) Столкновение произошло одновременно со сходомъ и потому число пострадавшихъ принадлежитъ одновременно тому и другому несчастію

ЖУРНАЛЪ МИН. ПУТ. СООБЩ.

СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ.

95

№	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	При сходахъ поѣздовъ.					При столкновенияхъ поѣздовъ.					При крушеніяхъ вагоновъ паровозовъ или его частей или провалахъ поѣздовъ.					ПРИМѢЧАНІЯ													
		Въ какомъ мѣсцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣсцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣсцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.														
1	Петербургско-Варшавская .	VIII	2	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—															
		XI		—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—		—													
2	Нижегородская	—	—	—	—	—	IV	—	—	—	3	—	—	—	—															
		—	—	—	—	—	VII	—	—	—	3	—	—	—	—															
		—	—	—	—	—	VIII	5	11	1	—	—	—	—	—															
		—	—	—	—	—	VIII				—	—	—	2	—		—	—	—											
		—	—	—	—	—	IX	—	—	—	2	—	—	—	—															
3	Николаевская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	П. V II	1	2	—	2														
4	Воронежско-Ростовская .	—	—	—	—	—	X	1	1	—	1	—	—	—	—	—														
5	Московско-Курская . . .	V	1	4	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—														
6	Кіево-Брестская	II	1	1	—	1	II	1	1	—	1	—	—	—	—	—														
7	Орловско-Грязская . . .	VII	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1) Число столкновений въ Сборникѣ статист. свѣд. о желѣзныхъ дорогахъ за 1870—1872 г. показано 1 случ. столкновенія больше. 2) Число пострадавшихъ общее для схода и крушенія.														
8	Орловско-Витебская . .	IX	1	2	—	2	V	1	1	1	—	—	—	—	—		—													
9	Поти-Тифлисская	IV	3	24	4	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—													
		X																—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		VI																—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Грязе-Царицынская . . .	—	—	—	—	—	IX	1	1	—	1	—	—	—	—		—													
11	Рыбинско-Бологовская .	II	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—													
12	Тамбово-Козловская . .	—	—	—	—	—	III	1	1	1	—	—	—	—	—		—													
13	Тамбовско-Саратовская .	—	—	—	—	—	VII	1	6	1	5	—	—	—	—		—													
14	Московско-Брестская . .	IV	3	7	—	2	I	4	7	—	2	В. III	1	3	—		3													
		VI					—					—	2	II	—		—	—	—	—	—	—	—	—						
		XII					—					—	1	VIII	—		—	—	—	1	—	—	—	—						
		—					—					—	—	—	VIII		—	—	—	2	—	—	—	—						
15	Либавская	III	1	1	1	—	—	—	—	—	—	Б. III	1	1	1		—													
												(2)																		
			14	44	10	34		15	29	4	25		3	6	1	5														

№ 12. Таблица несчастій съ людьми при сходахъ, столкновеніяхъ поѣздовъ и т. д. въ 1873 г. 98

№	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	При сходахъ поѣздовъ.					При столкновеніяхъ поѣздовъ.					При крушеніяхъ и привалахъ поѣздовъ.					ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ какомъ мѣ- сцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострада. лицъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣ- сцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострада. лицъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Въ какомъ мѣ- сцѣ.	Всего въ году.	Общее число пострада. лицъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	
1	Спб.-Варшавская	VI	1	1	1	—	XII	1	1	—	1	—	—	—	—	—	
2	Варшавско-Вѣнская . . .	VI	1	26	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Риго-Динабургская	—	—	—	—	—	IX	1	2	—	2	—	—	—	—	—	
4	Кіево-Брестская	VI	2	2	1	—	X	1	1	—	1	—	—	—	—	—	
		XII					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Орловско-Грязская	XII	1	1	—	1	X	1	10	—	10	—	—	—	—	—	
6	Орловско-Витебская	—	—	—	—	—	X	1	3	—	3	—	—	—	—	—	
7	Шуйско-Ивановская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	VII	1	3	—	3	
8	Поти-Тифлисская	I	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	Рыбинско-Бологовская . . .	—	—	—	—	—	I	1	2	—	2	—	—	—	—	—	
10	Тамбовско-Саратовская . . .	XII	4	4	—	4	—	—	—	—	—	IV	1	5	2	3	
11	Московско-Брестская	XII	2	2	—	1	XII	1	1	—	1	—	—	—	—	—	
		V					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	Бресто-Граевская	—	—	—	—	—	VI	2	8	—	4	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	IX					—	—	—	—	—	
			9	37	4	33		9	28	—	28		2	8	2	6	

1874 годъ.

1	Динабургско-Витебская . .	—	—	—	—	—	VI	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
2	Московско-Курская	—	—	—	—	—	XII	1	11	2	9	—	—	—	—	—	
3	Кіево-Брестская	IV	3	7	—	3	II	6	19	—	1	—	—	—	—	—	
		V					VIII					—	—	—	—	—	
		X					X					—	—	—	—	—	
		—					XI					—	—	—	—	—	
		—					XI					—	—	—	—	—	
		—					XII					1	12	—	—	—	
4	Орловско-Витебская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	III	1	2	1	1	
5	Грязе-Царицынская	X	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	Тамбовско-Козловская	—	—	—	—	—	I	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
7	Харьково-Николаевская . . .	—	—	—	—	—	III	2	9	—	3	—	—	—	—	—	
		—	—	—	—	—	X					—	—	—	—	—	
8	Тамбовско-Саратовская . . .	I	2	3	—	1	III	1	1	—	1	—	—	—	—	—	
		XII					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	Московско-Брестская	XI	1	3	—	3	IV	1	3	—	3	—	—	—	—	—	
10	Рязанско-Вяземская	—	—	—	—	—	VIII	1	3	1	2	—	—	—	—	—	
11	Бресто-Граевская	—	—	—	—	—	I	1	1	—	1	—	—	—	—	—	
12	Московско-Нижегородская . .	—	—	—	—	—	VI	1	3	—	3	—	—	—	—	—	
13	Московско-Рязанская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	СПБ.-Варшавская	III	3	3	—	1	II	1	5	—	5	—	—	—	—	—	
		VI					III	1	1	—	1	—	—	—	—	—	
		VII					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			10	17	2	15		18	58	8	50		1	2	1	1	

ЖУРНАЛЪ МИН. ПУТ. СООБЩ.

СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОТДѢЛЪ.

99

№ 13. Таблица общего числа несчастій съ людьми при столкновенияхъ, сходахъ, крушенияхъ, провалахъ поѣздовъ и т. д. съ 1870—1874 г.

100

ЖУРНАЛЪ МИН. ЦУГ. СООБЩ.

СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОТДѢЛЪ.

101

№	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	При столкнове- ніяхъ поѣздовъ.				При сходахъ поѣздовъ.				При крушені- яхъ, метеляхъ, взрывахъ парово- зовъ или ихъ ча- стей и провалахъ поѣздовъ (I).				Общее число по- страд. лицъ при всѣхъ упомяну- тыхъ несчасті- яхъ съ поѣздами.				Примечанія.
		Всего въ 5 лѣтъ.	Общее число по- страдавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Всего въ 5 лѣтъ.	Общее число по- страдавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Всего въ 5 лѣтъ.	Общее число по- страдавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Колѣч. всѣхъ несч. случаевъ съ поѣздами.	Общее число по- страдавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	
1	СПВ.-Варшавская . . .	12	47	2	45	9	13	3	10	К. 1	3 ¹⁾	1	2	22	60 ¹⁾	5	55	I) Крушенія означе- ны буквой К, мете- ли—М, взрывы— В и провалы—П. ¹⁾ Число постра- давшихъ лицъ при этомъ крушеніи принадлежитъ оди- наково и сходу, и потому принято въ общемъ итогѣ толь- ко одинъ разъ. ²⁾ Тоже самое число пострад. въ одномъ изъ круше- ній въ Августѣ 1870. (5—4 убит. и 1 ран.) при- надлежитъ одинако- во и сходу, а потому мы приняли его въ расчетъ въ общемъ итогѣ только одинъ разъ.
2	Московско-Брестская . .	8	13	—	13	10	18	—	18	В. 1	3	—	3	19	34	—	34	
3	Кіево-Брестская	10	36	7	29	6	10	3	7	М. 1	8	3	5	17	54	13	41	
4	Московско-Курская . . .	5	19	3	16	5	22	4	18	В. 1	7	5	2	11	48	12	36	
5	Орловско-Витебская . . .	2	4	1	3	8	16	8	8	К. 2	7 ²⁾	5	2	12	22 ²⁾	10	12	
6	Московско-Нижегородская.	7	15	1	14	1	1	—	1	—	—	—	—	8	16	1	15	
7	Тамбовско-Саратовская .	3	9	1	8	6	11	1	10	П. 1	5	2	3	10	25	4	21	
8	Одесская	3	3	—	3	4	42	4	38	—	—	—	—	7	45	4	41	
9	Рыбинско-Бологовская . .	5	11	1	10	1	1	1	—	—	—	—	—	6	12	2	10	
10	Курско-Харьк.-Азовская .	4	12	—	12	2	6	—	6	—	—	—	—	6	18	—	18	
11	Орловско-Грязская . . .	3	13	—	13	3	6	—	6	М. 1	15	11	4	7	34	11	23	
12	Николаевская	3	9	1	8	2	9	—	9	П. 1	2	—	2	6	20	1	19	³⁾ Число столкно- веній въ сбор. ст. свѣд. о жел. дор. съ 1870—1872 пока- зано однимъ столк- новеніемъ больше.
13	Поти-Тнелісская	1	3	—	3	4	25	7	18	—	—	—	—	5	28	7	21	
14	Бресто-Граевская	3	9	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9	—	9	
15	Динабург-Витебская . . .	3	11	4	7	—	—	—	—	К. 1	3	—	3	4	14	4	10	
16	Грязе-Царицынская . . .	1 ³⁾	1	—	1	3	9	3	6	—	—	—	—	4	10	3	7	
17	Варшаво-Вѣнская	—	—	—	—	3	32	1	31	—	—	—	—	3	32	1	31	
18	Тамбовско-Козловская . .	2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	—	
19	Воронежско-Ростовская .	2	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	2	1	
20	Харьково-Николаевская .	2	9	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	2	9	2	7	
21	Московско-Ярославская .	1	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	5	
22	Риги-Динабургская . . .	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	2	
23	Рязанско-Вяземская . . .	1	3	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	2	
24	Петергофская	1	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	7	
25	Рязанско-Козловская . . .	—	—	—	—	1	4	—	4	—	—	—	—	1	4	—	4	⁴⁾ Тоже самое, что и въ предыдущихъ дорогахъ.
26	Лодзинская	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	1	1	1	—	
27	Шуйско-Ивановская . . .	—	—	—	—	1	2	—	2	К. 1	3	—	3	2	5	—	5	
28	Либавская	—	—	—	—	1	1	1	—	К. 1 ⁴⁾	1	1	—	2	1 ⁴⁾	1	—	
29	Курско-Кіевская	—	—	—	—	—	—	—	—	М. 1	4	2	2	1	4	2	2	
Итого		83	245	27	218	71	228	36	192	13	61	30	31	167	525	87	438	

Прибавивши къ полученнымъ нами итогам итоги остальныхъ трехъ лѣтъ, мы будемъ имѣть общую таблицу за всѣ 8 лѣтъ.

	Число сходовъ	столкн.	Итого.
1867	6	2	8
1868	7	4	11
1869	20	9	29
1870	22	17	39
1871	16	29	45
1872	14	17	31
1873	9	11	20
1874	10	19	29

Изъ такого сопоставленія видно, что и здѣсь существуютъ значительныя колебанія въ числѣ несчастій такого рода; но чтобы составить себѣ болѣе или менѣе вѣрное понятіе о дѣйствительныхъ размѣрахъ этихъ колебаній, мы должны обратиться къ нашимъ единицамъ и на этотъ разъ опять возьмемъ для сравненія длину желѣзно-дорожной сѣти во всѣ эти 8 лѣтъ.

Принимая въ соображеніе эту единицу, мы получаемъ слѣдующую комбинацію:

въ 1867 г. на каждыя 1000 в. приходилось по 1,7 сходовъ и столкн.

» 1868	»	»	»	»	1,7	»	»
» 1869	»	»	»	»	3,8	»	»
» 1870	»	»	»	»	3,6	»	»
» 1871	»	»	»	»	3,2	»	»
» 1872	»	»	»	»	2,2	»	»
» 1873	»	»	»	»	1,2	»	»
» 1874	»	»	»	»	1,6	»	»

И такъ, изъ этого мы видимъ, что подобный родъ несчастій при эксплуатаціи нашихъ дорогъ сталъ замѣтно уменьшаться съ 1869 и пониженіе это идетъ довольно правильно до послѣдняго года. Такое отрадное явленіе въ эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ вѣрнѣе всего можно объяснить, намъ кажется, большей заботливостью и предупредительностью самыхъ администрацій желѣзныхъ дорогъ, а также большей или меньшей привычкой или опытностью завѣдующихъ движеніемъ и эксплуатаціей нашихъ дорогъ. Если мы прослѣдимъ въ отдѣльности измѣненія изъ года въ годъ количества сходовъ и столкновеній поѣздовъ, то окажется, что случаи сходовъ

поѣздовъ уменьшаются почти постепенно съ 1869 до 1873; число же столкновений съ 1867 по 1871 годъ постоянно увеличивается: а съ 1872—1873 стало уменьшаться; въ 1874 г. цифра столкновений опять поднялась съ 0,5 до 1% на каждую 1,000 верстъ. Въ среднемъ же выводѣ на нашихъ дорогахъ было по 2,1 столкновений и сходовъ на каждой. По послѣдствіямъ эти два рода несчастій также представляютъ нѣкоторое различіе между собою, а именно: на каждый случай столкновения въ среднемъ выводѣ за послѣдніе 5 лѣтъ¹⁾ приходилось почти по 2,95 пострадавшихъ лицъ; при сходахъ же поѣздовъ, число это было 3,21. Слѣдовательно, случаи сходовъ поѣздовъ имѣли послѣ себя болѣе тяжкія послѣдствія. Такое отношеніе пострадавшихъ лицъ къ тому и другому роду несчастій съ поѣздами даетъ намъ только средній выводъ за 5 лѣтъ; въ отдѣльныхъ же годахъ отношенія эти часто измѣнялись: такъ въ 1870 г. сходы имѣли болѣе легкія послѣдствія и число пострадавшихъ относилось между собой какъ 2,63:3,17; въ слѣдующемъ же году отношенія эти измѣнились такъ: 4,86:3,93 и такъ далѣе.

Наконецъ по мѣсяцамъ несчастія этого рода распредѣлялись такимъ образомъ:

	Число сходовъ:	Число столкновений:
январь	7	13
февраль	4	8
мартъ	5	5
апрѣль	6	3
май	4	5
іюнь	11	3
іюль	1	2
августъ	3	10
сентябрь	4	8
октябрь	7	10
ноябрь	7	7
декабрь	12	9

¹⁾ За первые три года мы не могли сдѣлать выводовъ за неизмѣнимъ данныхъ.

Самые же мѣсяцы въ общей сложности за всѣ 5 лѣтъ по количеству сходовъ и столкновений идутъ въ такомъ порядкѣ:

	Сколько процен- товъ приходится на мѣсяць изъ всего числа этихъ случаевъ.
1) декабрь	13,98
2) январь	13,60
3) октябрь	11,00
4) июнь ¹⁾	9,09
5) ноябрь	9,09
6) августъ	8,44
7) февраль	7,78
8) сентябрь	7,78
9) мартъ	6,49
10) май	5,84
11) апрѣль	5,84
12) июль	0,01

Такое распредѣленіе мѣсяцевъ понятно только отчасти, но не въ цѣломъ; такъ, напримѣръ, весьма естественно встрѣтить на первыхъ мѣстахъ вышеприведенной таблицы два зимніе мѣсяца, въ которые наши атмосферическія условія, какъ то: снѣга, вьюги, метели и т. п. должны особенно неблагоприятно вліять на эксплуатацію пароваго движенія; понятно также почему октябрь мѣсяць всталъ въ ряду другихъ мѣсяцевъ на третьемъ мѣстѣ; если мы примемъ въ соображеніе во 1-хъ, то усиленное движеніе грузовъ и пассажировъ, которое замѣчается въ этомъ мѣсяцѣ, во 2-хъ, тѣ же неблагоприятныя климатическія условія, проявляющіяся въ видѣ сильныхъ тумановъ, проливныхъ дождей, длинныхъ осеннихъ ночей и т. п. вообще этотъ мѣсяць составляетъ, такъ сказать, переходъ отъ лѣтняго отдыха пароваго движенія нашихъ дорогъ къ усиленной ихъ работѣ, когда разные продукты лѣта и рабочій классъ

¹⁾ Этотъ мѣсяць поставленъ впереди по большому количеству пострадавшихъ лицъ.

начинають передвигаться отъ одного пункта въ другіе; но намъ не понятно почему на четвертомъ мѣстѣ между октябрѣмъ и ноябрѣмъ всталъ іюнь мѣсяцъ. Этотъ мѣсяцъ долженъ бы былъ считаться, наоборотъ, за самый благопріятный періодъ въ году для движенія поѣздовъ, имѣя въ виду его длинные дни и свѣтлыя ночи, относительную бѣдность дождей и другія атмосферическія условія. Чѣмъ объяснить такое явленіе, мы въ настоящее время затрудняемся и обратимся къ нему тогда, когда будемъ опредѣлять отношеніе несчастій къ пассажирскому и грузовому движенію. Остальные мѣсяцы идутъ въ нашей таблицѣ болѣе или менѣе правильно и мы не встречаемъ уже болѣе такихъ рѣзкихъ переходовъ, какіе представляютъ намъ октябрь и іюнь мѣсяцы. Самый счастливый изъ всѣхъ мѣсяцевъ въ году оказывается іюль, и на его долю изъ всего количества несчастій этого рода приходится менѣе даже 1%.

Далѣе, если мы раздѣлимъ года по четвертямъ, то число разсматриваемыхъ несчастій съ поѣздами располагается такъ:

	Число несчастій:	Сколько % изъ всего количества несчастій:
На 1-ю четверть . . .	42	27%
» 2-ю » . . .	32	21%
» 3-ю » . . .	28	18%
» 4-ю » . . .	52	34%

При такомъ дѣленіи, вліяніе временъ года выражается гораздо замѣтнѣе, чѣмъ при дѣленіи на мѣсяцы. Вліяніе это становится еще замѣтнѣе при раздѣленіи года на полугодія; при этомъ оказывается, что та половина года, въ которую входятъ составными элементами зимніе мѣсяцы, первые весенніе и послѣдніе осенніе, значительно превосходитъ числомъ несчастій этого рода другую половину, въ которую входятъ лѣтніе мѣсяцы и ближайшіе къ нимъ, а именно: на долю первыхъ приходится 67%, а на долю вторыхъ 33%.

Обращаясь опять къ сравненію самыхъ исходовъ назван-

ныхъ несчастій по мѣсяцамъ, четвертямъ и полугодіямъ, т. е. если мы сравнимъ въ какіе изъ этихъ періодовъ времени несчастія эти оканчивались большимъ количествомъ пострадавшихъ и сколько изъ нихъ поплатились своею жизнью, то получатся слѣдующіе выводы:

ПО МѢСЯЦАМЪ.	Сколько приходится процентовъ на мѣсяцъ изъ всего числа пострадавшихъ	Сколько процентовъ приходится въ мѣсяцъ на убитыхъ	
	при сходахъ и столкновенияхъ.	при сходахъ.	при столкновенияхъ.
1) Январь	8,2%	28%	12%
2) Февраль	6,3	30	7
3) Мартъ	3,4	33	15
4) Апрель	6,3	5	10
5) Май	7,8	20	4
6) Июнь	10,7	9	12
7) Июль	2,3	0	12
8) Августъ	6 , 1	50	6
9) Сентябрь	4,8	11	0
10) Октябрь	19,2	13	19
11) Ноябрь	7,6	17	16
12) Декабрь	16,9	12	13

ПО ЧЕТВЕРТЯМЪ.	Сколько процентовъ приходится на четверть года изъ всего числа пострадавшихъ.	Сколько процентовъ убитыхъ приходится на четверть при сходахъ и столкновенияхъ.
На 1-ю четверть	18%	24%
» 2-ю »	25	16
» 3-ю »	13	13
» 4-ю »	44	47

ПО ПОЛУГОДИЯМЪ:

На 1-е полугодіе	по первой рубрикѣ	приходится	53%
	по второй рубрикѣ	»	40
На 2-е полугодіе	по первой рубрикѣ	»	57
	по второй рубрикѣ	»	60

Наконецъ, сравнивая ближайшія послѣдствія сходовъ и столкновеній въ каждомъ году отдѣльно, мы получаемъ слѣдующіе выводы:

	Сколько приходилось среднимъ числомъ.			
	При сходахъ		При столкновеніяхъ	
	убитыхъ.	раненыхъ.	убитыхъ.	раненыхъ.
1) 1870	25,80%	74,20%	25,80%	74,20%
2) 1871	8,20	91,80	5,20	94,80
3) 1872	22,70	77,30	13,70	86,30
4) 1873	10,80	89,20	—	100
5) 1874	13,70	86,30	11,70	88,30

Изъ этихъ годовичныхъ сравненій видно, что самые тяжелые годы по послѣдствіямъ для пострадавшихъ лицъ были 1870 и 1872; самымъ же легкимъ былъ 1871 годъ.

Въ общей же пятилѣтней сложности на случай при сходахъ поѣздовъ почти 16⁰/о, изъ всѣхъ пострадавшихъ лицъ, было убито, а 84⁰/о ранено; при столкновеніяхъ же — убитыхъ приходилось только 11⁰/о, раненыхъ 89⁰/о; слѣдовательно и здѣсь видно, что несчастія съ поѣздами при сходахъ съ рельсовъ имѣютъ болѣе тяжелыя послѣдствія для потерпѣвшихъ лицъ.

И такъ, изъ всего вышесказаннаго слѣдуетъ придти къ довольно странному заключенію, что несчастія съ поѣздами при сходахъ вообще гораздо опаснѣе несчастій при столкновеніи поѣздовъ, хотя по своему характеру послѣдній родъ несчастій долженъ бы быть наоборотъ гораздо опаснѣе перваго.

Намъ остается еще указать, какъ распредѣлялись сходы и столкновенія по самымъ дорогамъ; но чтобы не утомить читателей излишними подробностями, мы просимъ обратить его вниманіе на таблицу № 13, въ которой всѣ дороги распределены по уменьшающемуся количеству этихъ случаевъ въ рассматриваемый нами періодъ.

Въ дополненіе къ этимъ таблицамъ мы скажемъ только нѣсколько словъ о тѣхъ дорогахъ, на которыхъ сравнительно чаще повторяются случаи сходовъ и столкновеній, или на которыхъ несчастія эти сопровождались большимъ количествомъ пострадавшихъ лицъ. Къ этимъ категоріямъ мы отнесемъ слѣдующія 14 дорогъ: Петербурго-Варшавскую, Кіево-Брестскую, Московско-Брестскую, Московско-Курскую, Орловско-Витебскую, Московско-Нижегородскую, Тамбов.-Саратовскую, Одесскую, Рыбинско-Бологовскую, Курско-Харьково-Азовскую, Поти-Тифлисскую, Орловско-Грязскую, Николаевскую и Динабург-Витебскую.

Чтобы узнать дѣйствительную степень опасности этихъ дорогъ съ этой стороны, мы должны опять вычислить сколько среднимъ числомъ приходится такихъ несчастій на каждый изъ 5 годовъ и въ какихъ отношеніяхъ вообще находилось количество этихъ несчастій къ протяженію дорогъ. На основаніи этихъ вычисленій взятая дороги идутъ въ такомъ порядкѣ:

	По сколько приходилось среднимъ числомъ въ годъ на каждую дорогу.	Сколько было столкновеній и сходовъ на 1000 верстъ.
1. С.-Петербург.-Варшавская.	4,2	17
2. Московско-Брестская.	3,6	22
3. Кіево-Брестская	3,2	41
4. Московско-Курская	2,0	19
5. Орловско-Витебская		20
6. Тамбовско-Саратовская.	1,8	29
7. Московско-Нижегородская.	1,6	19
8. Одесская.	1,4	6
9. Рыбинско-Бологовская.	—	21
10. Курско-Харьково-Азовская.	1,2	7
11. Орловско-Грязская	—	21
12. Николаевская.	1,0	8
13. Поти-Тифлисская		20
14. Динабург-Витебская.	0,6	12

Изъ этой таблицы видно, что если мы возьмемъ за основаніе при распредѣленіи дорогъ, въ нисходящемъ порядкѣ, не среднее годовое число этихъ случаевъ, а отношеніе ихъ къ

длинѣ дорогъ, то получимъ совершенно иную таблицу, а именно:

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| 1) Кіево-Брестская. | 8) Московско-Нижегородская. |
| 2) Тамбовско-Саратовская. | 9) Московско-Курская. |
| 3) Московско-Брестская. | 10) СПБ.-Варшавская. |
| 4) Орловско-Грязская. | 11) Динабурго-Витебская. |
| 5) Рыбинско-Бологовская. | 12) Николаевская. |
| 6) Орловско-Витебская. | 13) Курско-Харьково-Азовская. |
| 7) Потн-Тифлисская. | 14) Одесская. |

По послѣдствіямъ несчастій, дороги эти распредѣляются опять иначе:

Сколько прихо- дится пострадав- шихъ лицъ на каждый случай схода и столк- новенія.		Сколько прихо- дится пострадав- шихъ лицъ на каждый случай схода и столк- новенія.	
1. Одесская.	6,4	8. С. Петерб.-Варшав. .	2,8
2. Потн-Тифлисская . .	5,6	9. Кіево-Брестская . . .	2,6
3. Московско-Курск. .	4,2	10. Тамбовско-Саратов. .	2,2
4. Динабурго-Витебск. }	3,6	11. Орловско-Витебск. . }	2,0
5. Николаевская. . . . }		12. Рыбинско-Бологов. . }	
6. Орловско-Грязская .	3,1	13. Московско-Нижегор. .	1,8
7. Курско-Харьк.-Азов. .	3,0	14. Московско-Брест . .	1,6

Для заключенія настоящаго вопроса, намъ остается еще сказать объ остальныхъ родахъ несчастій ¹⁾, встрѣчающихся въ нашихъ таблицахъ, какъ-то о крушеніяхъ и провалахъ поѣздовъ, о вліяніи мятелей и наконецъ о взрывѣ паровозовъ и ихъ частей.

Источники, которыми мы пользовались, не даютъ намъ къ сожалѣнію точнаго понятія о характерѣ нѣкоторыхъ изъ этихъ несчастій; такъ напримѣръ, мы сами хорошо не понимаемъ, чѣмъ, строго говоря, отличить крушенія поѣздовъ отъ столкновеній и сходовъ, вслѣдствіе чего мы и сочли нужнымъ выдѣлить эти несчастія изъ отдѣла столкновеній и сходовъ. Подъ несчастіями же отъ мятели, мы подразумѣвали такіе случаи, когда мятель или другія стихійныя явленія въ этомъ родѣ со-

¹⁾ Къ опредѣленію вліянія несчастій съ поѣздами на общее число всѣхъ пострадавшихъ лицъ мы возвратимся въ слѣдующемъ номерѣ.

ставляли ближайшую причину крупнаго несчастія, какъ на-
примѣръ, когда сильная мятель заглушала или затемняла да-
ваемые сигналы съ идущаго поѣзда ¹⁾). Этотъ родъ несчастій,
какъ мы увидимъ ниже, къ сожалѣнію всегда сопровождался
громаднымъ числомъ пострадавшихъ лицъ и притомъ болѣе
половины ихъ платились своею жизнью. Названныя несчастія
происходили всегда при работахъ на путяхъ во время очистки
послѣднихъ отъ снѣжныхъ заносовъ.

Вліяніе стихійныхъ причинъ въ видѣ снѣжныхъ заносовъ,
мелей, проливныхъ дождей, тумановъ и т. п., настолько
велико, полагаемъ, при эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ до-
рогъ, что мы надѣемся въ послѣдствіи специально разработать
этотъ вопросъ въ нашемъ журналѣ ²⁾). Остальные роды несча-
стій настолько понятны по самому своему названію, что мы
считаемъ излишнимъ дѣлать по поводу ихъ какія-либо пояс-
ненія.

Всѣхъ вышеупомянутыхъ несчастій насчитывается за всѣ
5 лѣтъ 13 ³⁾), причемъ несчастія эти сопровождались слѣдую-
щимъ числомъ пострадавшихъ лицъ.

		Убито.	Ранено.
Отъ крушенія поѣздовъ.	8 ч. ²⁾	1	7
» взрывовъ паровозовъ .	10 ч.	5	5
» проваловъ » .	7	2	5
» мелей » .	27	16	11

¹⁾ Такія несчастія, по нашему мнѣнію, почти всегда должны быть отне-
сены къ винѣ администраціи дороги, такъ какъ наше время даетъ всѣ по-
чти средства къ предупрежденію ихъ.

²⁾ Вліяніе этихъ причинъ далеко не исчерпывается еще несчастіями съ
людьми; оно должно болѣе выразиться въ задержкахъ и остановкахъ самаго
движенія поѣздовъ.

³⁾ Въ это число мы внесли даже 1 случай крушенія съ дрезиной, по-
слѣдствіемъ котораго были 3 пострадавшихъ лица. 3 случая крушеній были
послѣдствіемъ схода или столкновенія поѣзда, и потому число пострадав-
шихъ мы относили всегда въ такихъ случаяхъ къ сходамъ и столкновеніямъ.

²⁾ Въ это число вошли исключительно пострадавшіе отъ крушенія; въ
тѣхъ же случаяхъ, когда крушенія сопровождались сходами или столкнове-
ніями пострадавшихъ лицъ, какъ сказано выше, мы относили къ рубрикѣ
столкновеній и сходовъ.

Откладывая до будущаго разсмотрѣнiе самыхъ причинъ несчастiй съ людьми, мы познакоимъ читателей съ работами подобнаго рода на европейскихъ дорогахъ. При чемъ мы не можемъ не замѣтить, что наши источники далеко не даютъ такихъ подробныхъ свѣдѣнiй о самыхъ причинахъ подобнаго рода несчастiй. Въ настоящее время мы имѣемъ въ своихъ рукахъ 2 отчета, одинъ изъ нихъ принадлежитъ Пруссiи за 1873 г.; другой Австрiи за 1872 г. Хотя отчетъ за одинъ годъ и не можетъ дать никакихъ положительныхъ выводовъ, но такъ какъ изъ нихъ можно познаться съ самымъ характеромъ донесенiй и отчасти числовыми единицами, къ которымъ относятся несчастные случаи, то мы и сочли не лишнимъ познакомить съ ними читателей.

Въ таблицахъ сходовъ и столеновѣній поѣздовъ всѣ прусскія желѣзныя дороги дѣлятся по управленію эксплуатаціи на государственныя и частныя; послѣднія въ свою очередь дѣлятся на состоящія подъ казеннымъ управленіемъ и на состоящія подъ вѣдѣніемъ частныхъ лицъ; затѣмъ самая таблица сходовъ составлена въ слѣдующемъ видѣ:

Перерывы пути и препятствія про- исшедшія отъ:				Недостатки въ верхнемъ строеніи.		Неточная или невѣрная постановка.		Недостатки управленія поѣздомъ.	
Атмосфери- ческихъ вліяній.	Злонамѣрен- ности.	Небрежности прислуги.	Прочихъ при- чинъ.	На одноколь- номъ пути.	На крестови- нахъ.	На стрѣлахъ.	СТРЕЛОКЪ.	Быстрая ѣзда.	Не равномерное затормож. вагона.
							Поворотныхъ крутовъ.		Внезапн. движеніе.
							Поворотныхъ мостовъ.		взадъ или впередъ
							Прочихъ подвиг- ныхъ примѣненій.		

Остальныхъ рубрикъ мы не приводимъ въ образцѣ; изъ нихъ главная рубрика «недостатки подвижнаго состава» распадается въ отчетѣ на 13 частныхъ рубрикъ и недостатки отдѣльныхъ частей разсматриваются въ такихъ мелочахъ, какъ напримѣръ случай схода съ рельсовъ отъ тѣхъ частей, на которыхъ утверждается рессора; затѣмъ слѣдуетъ рубрика послѣдствій столкновенія, т. е. количество убитыхъ и раненыхъ людей и животныхъ и рубрика поврежденія подвижнаго состава.

Всего болѣе сходоу произошло въ рубрикѣ невѣрной или неточной постановки—40 случаевъ и въ рубрикѣ—недостатковъ въ верхнемъ строеніи и т. д.

Изъ этой таблицы видно, что всего пострадавшихъ лицъ въ 1873 г. на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе схо-

П Р И Ч И Н Ы

Неправильное распределение начальства.		Неверная постановка стрѣлокъ.	Недостатки въ сигналахъ.		Недостатокъ сигналовъ (Nichtbeachtung).		Слишкомъ быстрый въѣздъ на станцію.	
Станціонныхъ начальниковъ.	Поѣздной прислуги.		Электрическихъ.	Оптическихъ.				
			Негодность приборовъ.	Неправильная подача сигналовъ.	Вслѣдствіе недостаточной ясности.	Вслѣдствіе нерадѣнія.	По причинѣ неудовлетворительнаго дѣйствія тармазовъ.	Вслѣдствіе нерадѣнія.

Вторая таблица, взятая нами для образца, представляетъ причины столкновеній на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Изъ этой же таблицы оказывается, что столкновеній всего болѣе произошло въ этотъ годъ отъ недосмотра сигналистовъ — 47 случаевъ, изъ которыхъ 5 случаевъ вслѣдствіе не ясныхъ сигналовъ и 40 вслѣдствіе небрежности. Затѣмъ слѣдуетъ неправильная постановка стрѣлокъ — 41 случай, далѣе неосторожность при маневрахъ — 38 случаевъ и неправильное распределеніе служащихъ лицъ—33 случая, изъ которыхъ 27 падаютъ на рубрику станціоннаго начальства, 6 случаевъ на рубрику поѣздной прислуги. Всего пострадало отъ столкновеній 279 человекъ; изъ нихъ убито 18 и ранено 261 человекъ.

довъ съ рельсовъ, было 101 человекъ; изъ нихъ 7 убито и 94 ранено. Если мы сравнимъ послѣдствія сходовъ за этотъ же годъ по нашимъ таблицамъ, то получимъ слѣдующія отношенія:

На русскихъ желѣзн. дорогахъ.		На прусскихъ желѣзн. дорогахъ.	
Сколько убито.	Сколько ранено.	Сколько убито.	Сколько ранено.
10,80‰	89,20‰	6,9‰	93,1‰.

Хотя одинъ годъ, какъ мы сказали выше, и не можетъ дать какихъ либо вѣрныхъ выводовъ, но тѣмъ не менѣе мы видѣли все-таки, что процентъ смертныхъ случаевъ при сходахъ на прусскихъ дорогахъ стоитъ ниже нашего, такъ какъ самый низкій процентъ на русскихъ дорогахъ въ теченіи 5 лѣтъ былъ 8,20‰ (въ 1871 г.), а средній же процентъ равняется уже + 16‰.

С Т О Л К Н О В Е Н І И.

Неосторожность при маневрахъ.	Замыканіе пути.		Движеніе стоящаго на мѣстѣ подвижнаго состава.				Разрывъ поѣзда произошедшій отъ:		
	Невѣрная постановка подвижнаго состава.		Вслѣдствіе вѣтра.	Вслѣдствіе ската.	По злонамѣренности.	Вслѣдствіе толчка.	Отъ недостающихъ соединеній.	Отъ внезапнаго стѣгиванія.	Отъ чрезвѣрнаго торможенія.

Сравнивая эти числа съ нашими, мы имѣемъ:

На русскихъ ж. д.		На прусскихъ ж. д.	
Сколько проц. уб.	Сколько проц. ран.	Сколько проц. уб.	Сколько проц. ран.
0‰	100‰	6,4	93,6

Хотя наши дороги въ 1873 г. и представляются въ болѣе выгодномъ свѣтѣ, не давая намъ ни одного процента убитыхъ, но за то въ другіе годы процентъ этотъ представляется довольно высокимъ, вслѣдствіе чего и средній процентъ за 5 лѣтъ достигаетъ, какъ мы сказали, 11‰.

Общій характеръ таблицъ австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ тотъ же какъ и прусскихъ, но сходы и столкновенія соединены здѣсь въ одну таблицу: въ этой таблицѣ однако недостаетъ

весьма существенной «рубрики причинъ несчастія, это—рубрика невѣрнаго распоряженія начальства.» Мы видѣли какой значительный процентъ случаевъ столкновеній падаетъ на эту причину въ прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Разсмотрѣніе причинъ, заключающихся въ недостающихъ частяхъ поѣзднаго состава въ австрійскихъ таблицахъ далеко не такъ подробно какъ въ прусскихъ. Прямаго числа пострадавшихъ мы не получаемъ изъ австрійскихъ таблицъ по отношенію къ столкновеніямъ и сходамъ; по этому ближайшее разсмотрѣніе ихъ мы оставляемъ до слѣдующаго номера; но не можемъ не замѣтить, что австрійская статистика дошла въ этомъ отношеніи до весьма интересныхъ обобщеній. Въ отчетѣ мы встрѣчаемъ въ цифрахъ степень опасности, которой подвергаются пассажиры на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Разсмотрѣвъ послѣдствія несчастій съ поѣздами, мы перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію остальныхъ обстоятельствъ, при которыхъ произошла смерть или рана всѣхъ пострадавшихъ лицъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Мы уже сказали выше, что всѣ несчастія на желѣзныхъ дорогахъ подраздѣлены въ настоящей статьѣ на 3 рубрики: несчастія съ поѣздами на путяхъ во время движенія поѣздовъ, несчастія при маневрахъ и несчастія при случаяхъ разнаго рода.

Изъ этихъ 3 рубрикъ временно была нами выдѣлена рубрика несчастій собственно съ поѣздами во время ихъ движенія; въ настоящее же время число пострадавшихъ при этого рода несчастіяхъ мы соединимъ опять съ упомянутыми тремя рубриками, относя ихъ къ рубрикѣ на путяхъ или при маневрахъ, такъ какъ несчастія съ поѣздами бываютъ при томъ или другомъ движеніи.

Чтобы познакомить читателя съ распаденіемъ числа пострадавшихъ по этимъ тремъ рубрикамъ, мы помѣщаемъ ниже таблицу № 15, въ которой показано сколько именно жертвъ приходилось за послѣдніе 5 лѣтъ ¹⁾ на каждую изъ этихъ рубрикъ.

¹⁾ Источникъ 60-хъ годовъ не даетъ опять данныхъ по настоящему вопросу.

№ 15. Таблица пострадавшихъ лицъ, съ показаніемъ мѣста проис-
шествія съ 1870 — 1874 гг. ¹⁾).

№ по порядку.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.		За всѣ пять лѣтъ съ 1870, по 1874 г.									Примѣчанія.
		При движеніи по- ѣздовъ между стан- ціями.			При станціон- номъ движеніи и составленіи по- ѣздовъ.			Случаи раз- наго рода при ремонтныхъ работахъ, въ мастерскихъ и т. п.			
		Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Общее число пострадавшихъ.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	
	А) <i>Правительственные дороги:</i>										1) На Ливенской и Константиновской же- лѣзныхъ дорогахъ не- счастій съ людьми не- было.
	Финляндская 2)	8	5	3	2	2	—	1	1	—	
	Б) <i>Частныя дороги:</i>										2) Въ это число не вошелъ 1872 г. по не- явнѣю въ настоящее время источника, изъ котораго мы заимство- вали въ первой части статей.
1	Царскосельская.	14	7	7	1	—	1	1	—	1	
2	С.-Петербурго-Варшавск.	214	79	135	106	29	77	69	5	64	
3	Московско-Нижегородская	64	24	40	48	16	32	23	4	19	
4	Николаевская.	195	89	106	168	24	144	83	9	74	
5	Варшаво-Вѣнская.	100	30	70	40	20	20	15	3	12	
6	Варшаво-Бромбергская. .	6	2	4	5	5	—	3	—	3	
7	Риго-Динабургская.	29	16	13	26	8	18	2	—	2	
8	Волго-Донская.	4	1	3	11	7	4	4	1	3	
9	Московско-Ярославская .	34	12	22	19	4	15	15	—	15	
10	Московско-Рязанская . .	55	36	19	13	3	10	8	3	5	
11	Козлово-Воронеж.-Ростов.	10	9	9	20	7	13	3	—	3	
12	Воронежско-Ростовская .	33	19	14	31	16	15	21	2	19	
13	Одесская.	173	69	104	70	29	41	19	5	14	
14	Динабурго-Витебская . .	49	27	22	15	8	7	12	2	10	
15	Московско-Курская	151	69	82	30	10	20	10	4	6	
16	Варшаво-Тереспольская .	3	1	2	7	1	6	6	1	5	
17	Рязанско-Козловская. . .	53	25	28	30	8	22	17	5	12	
18	Лодзинская.	1	1	—	2	2	—	—	—	—	
19	Рязанско-Моршанская. . .	7	3	4	4	1	3	2	1	1	
20	Кіево-Брестская.	129	61	68	40	13	27	29	3	26	
21	Козлово-Воронежская . .	8	5	3	4	1	13	7	2	5	
22	Курско-Кіевская	54	32	22	20	8	12	15	3	12	
23	Орловско-Грязская	69	31	38	9	2	7	5	1	4	

№ по порядку.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.		За всѣ пять лѣтъ съ 1870, по 1874 г.									Примѣчанія.
		При движеніи по- ѣздовъ между стан- ціями.			При станціон- номъ движеніи и составленіи по- ѣздовъ.			Случаи раз- наго рода при ремонтныхъ работахъ, въ мастерскихъ и т. п.			
		Общее число пострадавш.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Общее число пострадавш.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	Общее число пострадавш.	Убитыхъ.	Раненыхъ.	
24	Орловско-Витебская. . .	83	49	34	39	9	30	23	1	22	
25	Шуйско-Ивановская . .	17	4	13	5	1	4	10	3	7	
26	Риго-Митавская.	3	1	2	5	2	3	—	—	—	
27	Поти-Тифлисская	35	16	19	12	4	8	17	9	8	
28	Курско-Харьково-Азовск.	113	57	56	38	12	26	24	8	16	
29	Грязе-Царицынская. . .	32	16	16	10	3	7	9	4	5	
30	Тамбово-Козловская. . .	11	5	6	5	1	4	4	—	4	
31	Рыбинско-Бологовская. .	40	24	16	21	4	17	6	2	4	
32	Балтійская	47	25	22	26	11	15	13	1	12	
33	Харьково-Николаевская ¹⁾	29	18	11	14	3	11	2	1	1	
34	Тамбово-Саратовская . .	61	18	43	18	3	15	20	4	16	¹⁾ За 1872 г. свѣдѣ- ній неимѣется.
35	Московско-Брестская . .	143	51	92	65	21	44	26	4	22	
36	Новоторжская.	—	—	—	1	1	—	—	—	—	²⁾ Въ 1872 г. соеди- нена съ Балтійскою железною дорогою.
37	Либавская.	8	5	3	5	4	1	4	—	4	
38	Новгородская.	1	1	—	4	—	4	2	—	2	
39	Рязско-Вяземская. . . .	9	5	4	—	—	—	—	—	—	³⁾ Въ 1873 г. въ апр.: было . . 1 уб. 22 р. въ іюнь . . — 5 » » Октябрь 4 уб. —
40	Вологодская.	2	1	1	7	—	7	1	—	1	Итого. 5 уб. 27 р.
41	Петергофская ²⁾	11	1	10	2	1	1	—	—	—	при неизвѣстныхъ об- стоятельствахъ. Въ
42	Риго-Большерааская . . .	1	—	1	1	—	1	3	—	3	прошлой книжкѣ жур- нала былъ пропущенъ
43	Бресто-Граевская	13	4	9	7	3	4	1	—	1	одинъ случай ранъ и
44	Ландварово-Роменская ³⁾	44	14	30	10	1	9	40	1	39	по этому мы не будемъ
45	Лозово-Севастопольская .	6	5	1	—	—	—	—	—	—	его принимать въ раз- счетъ.
46	Моршанско-Сызранская .	3	—	3	1	—	1	2	—	2	⁴⁾ Въ эту рубрику и послѣдующую не во- шли случаи по Фин- ляндск., Харьковско-Ни- колаевск. (за 1872 г.) и Ландарово-Роменск. жел. дор. (за 1873 г.)
		2217 ⁴⁾	1000	1217	1031	309	722	582	93	489	

Изъ этой таблицы оказывается, что число пострадавшихъ лицъ всего больше падаетъ на первую рубрику, затѣмъ на вторую и наконецъ третью, а именно: на первую приходится слишкомъ—58⁰%, на вторую 27⁰% и на третью 15⁰%. Прежде чѣмъ входить въ подробности и выводы по этому вопросу, мы скажемъ нѣсколько словъ о томъ, что мы подразумѣваемъ подъ третьей рубрикой — несчастія при случаяхъ разнаго рода; къ этой рубрикѣ мы относили всѣ разнообразныя случаи, происшедшіе такъ сказать вдали или внѣ пароваго движенія, такъ напримѣръ, случаи при ремонтныхъ работахъ, на путяхъ, на станціяхъ, на мостахъ, при ремонтѣ зданій и разныхъ сооруженій дорогъ, при земляныхъ работахъ, въ мастерскихъ и на фабрикахъ дорогъ. Хотя съ перваго взгляда подобные случаи и не подходятъ прямо къ случаямъ несчастія отъ пароваго движенія, но такъ какъ трудно представить движеніе на какой либо дорогѣ безъ подобныхъ работъ, то, мы полагаемъ, будетъ совершенно справедливо, если мы внесемъ въ рубрику несчастныхъ случаевъ, напримѣръ, хоть случай—убійство 3-хъ рабочихъ при земляныхъ работахъ на путяхъ или при взрывѣ паровика на какой нибудь изъ фабрикъ, принадлежащей желѣзной дорогѣ. Въ доказательство нашихъ словъ, что всѣ подобныя работы составляютъ прямую принадлежность правильного и безъостановочнаго пароваго движенія, или говоря иначе, что работы эти составляютъ такъ сказать естественное продолженіе пароваго двигателя, мы можемъ привести примѣръ изъ эксплуатаціи Николаевской желѣзной дороги во время постройки въ 1870 г. Мстинскаго моста. При этой постройкѣ, сколько мы помнимъ, пострадало довольно большое количество рабочихъ и многіе изъ нихъ заплатились даже жизнью.

Въ данномъ случаѣ всѣ работы по постройкѣ этого моста имѣли цѣлью введеніе снова правильного и безъостановочнаго движенія поѣздовъ между Петербургомъ и Москвою.

Словомъ, чѣмъ скорѣе была окончена постройка Мстинскаго моста, тѣмъ выгоднѣе было это какъ для самой дороги, такъ

и для нашей торговли, слѣдовательно каждый рабочій, состоявшій тогда при постройкѣ этого моста, исполнялъ задачу существованія всякой желѣзной дороги. Въ заграничныхъ отчетахъ существуетъ также спеціальный отдѣлъ несчастій при случаяхъ разнаго рода.

Для лучшаго уразумѣнія того, что мы подразумѣваемъ подъ несчастіями разнаго рода, мы приведемъ нѣсколько примѣровъ изъ самыхъ источниковъ:

1) 16 января 1874 г. на 73 верстѣ Одесской желѣзной дороги рабочій Трофимовъ при перестановкѣ рельсовъ на пути, отъ неумѣнья обращаться съ ремонтными инструментами, получилъ ушибъ желѣзнымъ ломомъ, отъ чего умеръ.

2) 19 января на той же дорогѣ рабочій Никитинъ при разгрузкѣ вагона раненъ.

3) 5 октября на той же дорогѣ убитъ старшій ремонтный рабочій Величко по собственной неосторожности при сцѣпкѣ вагоновъ передвигаемыхъ руками.

4) 26 декабря на Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дорогѣ, рабочему рядовому Медвѣдеву колесомъ водокачки повредило руку.

5) 20 іюля раздавленъ по собственной неосторожности слесарь Афанасьевъ при опусканіи съ домкрата паровоза № 252 въ паровозномъ депо при перемѣнѣ желѣзныхъ колесъ.

6) «10 января 1874 г. провалилась крыша на флигелѣ механической мастерской правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Гельсингфорсѣ. Изъ числа занятыхъ тамъ рабочихъ всѣ успѣли спастись бѣгствомъ, кромѣ маляра Ульриха Сунстрёма и Густава Вильгельма Коски, которые раздавлены были до смерти. Причиною катастрофы было то, что тѣ части, горизонтальныхъ соединительныхъ балокъ, которыя были замурованы въ боковыя стѣны, разрушены были отъ гнилости».

Къ этой же категоріи мы относили случаи отъ ожоговъ, случаи паденія съ лѣсовъ при постройкѣ зданій, случаи паденія въ рѣку при постройкѣ и ремонтнровкѣ мостовъ и т. д.

Выше было сказано, что всѣ пострадавшія лица по рубрикамъ мѣста происшествія выражались въ процентахъ такимъ образомъ: на 1-ю рубрику приходилось 58⁰%, на 2-ю—27⁰% и на 3-ю—15⁰%. Такіе проценты даетъ намъ средній выводъ за всѣ 5 лѣтъ; этотъ же выводъ опредѣляетъ намъ, на которую изъ 3-хъ рубрикъ болѣе приходится случаевъ смерти и на которую менѣе, а именно: на 1-ю—45⁰%, на 2-ю—29 и на 3-ю—16. Такимъ образомъ и оказывается, что несчастія на путяхъ во время движенія поѣздовъ значительно чаще и кончаются гораздо тяжелѣе. Въ частности же по дорогамъ, отношенія тѣхъ рубрикъ представляютъ значительныя колебанія; чтобъ не приводить здѣсь всѣхъ дорогъ, мы возьмемъ изъ нихъ только тѣ, которыя выдаются или своей длиной, или усиленною работою или годовымъ числомъ пострадавшихъ лицъ, или наконецъ большимъ количествомъ жертвъ на версту:

	Сколько процентовъ.		
	на 1-ю рубр.	на 2-ю	на 3-ю.
1) Царскосельская	88	6	6
2) Орловско-Грязская	83	11	6
3) Московско-Курская	76	18	6
4) Московско-Рязанская	72	17	11
5) Одесская	66	27	7
6) Кіево-Брестская	65	20	15
7) Варшавско-Вѣнская	64	26	10
8) Динабургско-Витебская	64	21	15
9) Курско-Харьково-Азовская	64	14	22
10) Московско-Брестская	61	28	11
11) Курско-Кіевская	60	22	18
12) Рыбинско-Бологовская	60	31	9
13) Орловско-Витебская	57	26	17
14) Балтійская	55	30	15
15) С.-Петербурго-Варшавская	55	27	18
16) Рязанско-Козловская	53	30	17
17) Шуйско-Ивановская	53	16	31
18) Ригско-Динабургская	50	46	4

19) Московско-Ярославская . .	50	28	22
20) Московско-Нижегородская .	48	35	17
21) Николаевская	44	38	18
22) Козл.-Воронежск.-Ростовск.	43	49	8

На остальныхъ дорогахъ отношенія между этими рубриками не представляютъ такихъ рѣзкихъ переходовъ, и самыя числа распредѣляются болѣе равномерно; на нѣкоторыхъ изъ нихъ 2 послѣднія рубрики начинаютъ превышать первую. Такимъ образомъ, если мы возьмемъ опять средній выводъ для этихъ 22 дорогъ, то среднее число ихъ по рубрикамъ измѣняется такъ: въ 1-ой оно поднимается съ 58⁰/₀ до 60⁰/₀, во 2-ой понижается съ 27 до 25⁰/₀, а въ 3-ей почти остается безъ измѣненія. По самому исходу несчастій по упомянутымъ рубрикамъ эти 22 дороги распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

	Сколько процент. приходится на уб. въ 1 рубр.	Сколько процент. приходится на уб. во 2 рубр.	Сколько процент. приходится на уб. въ 3 рубр.
1) Московско-Рязанская . .	65 ⁰ / ₀	23 ⁰ / ₀	37 ⁰ / ₀
2) Рыбинско-Бологовская . .	60	19	33
3) Орловско-Витебская . .	59	23	4
4) Курско-Кіевская	58	40	20
5) Риги-Динабургская . . .	55	44	—
6) Динабург-Витебская . . .	55	53	16
7) Московско-Ярославская .	54	21	—
8) Балтійская	53	42	8
9) Кур.-Харьк.-Азовская . .	51	31	33
10) Козл.-Воронеж. - Ростовск.	50	35	—
11) Московско-Курская . . .	50 ¹ / ₂	33	40
12) Царскосельская	50	100	100
13) Кіево-Брестская	47	32	10
14) Рязанско-Козловская . .	47	26	29
15) Николаевская	45	14	10
16) Орловско-Грязская . . .	40 ¹ / ₂	22	20

17) Одесская	39	41	26
18) С.-Петербур.-Варшавская . .	36	27	7
19) Московско-Брестская . . .	35	32	15
20) Московско-Нижегородская . .	34	33	17
21) Варшавско-Вѣнская . . .	30	50	20
22) Шуйско-Ивановская . . .	23	20	30

И здѣсь слѣдовательно мы видимъ, что процентъ убійства по рубрикамъ представляетъ значительное колебаніе въ сторону maximum'a и minimum'a.

Чтобъ закончить настоящій вопросъ, намъ остается еще разсмотрѣть въ какихъ отношеніяхъ между собой находится число всѣхъ пострадавшихъ къ числу всѣхъ несчастныхъ случаевъ, т. е. сколько жертвъ влечетъ за собой каждый случай; для этого мы возьмемъ опять только выдающіяся дороги, на которыхъ на одинъ случай приходится болѣе одного человѣка.

Дороги эти слѣдующія:

Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на каждый несчастный случай.		Сколько пострадавшихъ лицъ приходится на каждый несчастный случай.	
1) Поти-Тифлисская	1,65	14) Рыбинско-Бологовская . . .	} 1,18
2) Петергофская	1,62	15) Тамбовско-Саратовская . . .	
3) СПБ.-Варшавская	1,57	16) Харьково-Николаевская . . .	1,17
4) Бресто-Граевская	1,57	17) Воронежско-Ростовская . . .	1,10
5) Московско-Курская	1,32	18) Курско-Харьково-Азовская . .	} 1,09
6) Орловско-Грязская	1,29	19) Орловско-Витебская	
7) Кіево-Брестская	1,25	20) Рязанско-Козловская	
8) Тамбовско-Козловская	1,25	21) Ландварово-Роменская	} 1,08
9) Варшавско-Вѣнская	1,23	22) Московско-Брестская	
10) Шуйско-Ивановская	} 1,19	23) Московско-Ярославская	1,06
11) Грязе-Царицынская		24) Московско-Рязанская	} 1,05
12) Одесская		25) Московско-Нижегородская . .	
13) Динабургско-Витебская . . .		26) Николаевская	1,04

На остальныхъ дорогахъ на каждый случай приходится или по одному человѣку или немного болѣе.

Изъ приведенной таблицы видно, что за самыя опасныя въ разсматриваемомъ отношеніи слѣдуетъ принять дороги: Поти-Тифлисскую, бывшую Петергофскую, С.-Петербурго-Варшавскую, Московско-Курскую, Бресто-Граевскую и Орловско-

Грязскую, на которыхъ среднимъ числомъ приходится на 1 случай почти $1\frac{1}{2}$ человѣка; дороги же: Курско-Харьково-Азовская, Орловско-Витебская, Рязанско-Козловская, Ландварово-Роменская, Московско-Брестская, Московско-Ярославская, Московско-Рязанская, Московско-Нижегородская и Николаевская представляются значительно менѣе опасными, такъ какъ на этихъ дорогахъ среднимъ числомъ приходится всего 1,07. На всѣхъ же дорогахъ, въ среднемъ выводѣ, приходится на каждый случай по 1,10 постр. л.

(Продолженіе слѣдуетъ).

А. Клоновъ.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

о грузахъ прибывшихъ къ С.-Петербургу р. Неввою, въ 1874 и 1875 гг.

	Въ 1874 г.	Въ 1875 г.
На рѣкѣ Невѣ у Петербурга	Съ 8 апрѣля.	Съ 26 апрѣля
Навигація продолжалась	По 9 ноября.	По 31 октября.
	Судовъ. Плотовъ.	Судовъ. Плотовъ.
Прибыло къ Петербургу	16,679 13,783	13,385 12,337

На нихъ привезено:

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	въ 1874 году.		въ 1875 году.	
	Въсомъ въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.	Въсомъ въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.
Хлѣбныхъ грузовъ	23.747,644	13.973,343	16.186,876	8.487,810
Жизненныхъ потребностей . . .	1.277,468	1.819,511	946,395	1.197,747
Фуражу	9.043,022	3.846,092	10.176,954	4 148,099
Сырья	8.010,597	7.911,498	6.862,613	6.016,997
Металловъ	1.011,163	1.015,381	628,801	713,225
Издѣлій заводскихъ	419,415	215,113	63,158	45,892
Товару мануфактурнаго и фабрич- наго	461,293	516,934	296,530	299,970
Строительнаго митеріала	45.111,335	2.209,411	44.821,429	2.395,942
Предметовъ лѣснаго промысла . .	75.893,300	2.368,702	53.934,256	1.802,518
Всего судоходнаго груза . .	164.975,237	33.875,985	133.917,012	25.108,200
Сверхъ того пригнано бревенъ въ плотяхъ	—	345,270	—	318,456
Стоимость всѣхъ товаровъ по накладнымъ	—	34.221,255	—	25.426,656

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

объ остановившихся на зимовку судахъ, плотахъ и клади по воднымъ
путямъ между Рыбинскомъ и Петербургомъ, въ 1874 и 1875 гг.

Пути и пристани, при коихъ остановились суда.	въ 1874 году.				въ 1875 году.			
	Число.		Количество клади въ пудахъ	На сумму въ рубляхъ.	Число.		Количество клади въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.
	Судовъ.	Плотовъ.			Судовъ.	Плотовъ.		
Вышневолоцкая система.								
Рѣка Тверца:								
Прист. Мѣдновская . .	—	—	—	—	1	—	6,000	9,200
» Новоторжская . .	—	—	—	—	1	—	6,500	5,200
Рѣка Мста:								
Прист. Боровичская . .	5	—	36,494	11,458	—	—	—	—
Рѣка Волховъ:								
Прист. Новгородская . .	—	—	—	—	8	540	54,000	18,900
» Гостинопольская.	3	—	18,000	3,400	8	6	97,250	8,500
» Новоладожская . .	—	бревна счетомъ.	—	35,000	—	бревна счетомъ.	—	11,600
Итого . . .	8	—	54,494	49.558	18	546	163,750	53,400

Пути и пристани, при коихъ остановились суда.	въ 1874 году.				въ 1875 году.			
	Число.		Количество клади въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.	Число.		Количество клади въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.
	Судовъ.	Плотовъ.			Судовъ.	Плотовъ.		
Тихвинская система.								
Рѣка Молога:								
Въ разныхъ мѣстахъ . .	—	—	—	—	8	—	13,935	7,830
Прист. Вельегонская . .	—	—	—	—	4	—	4,700	2,787
Рѣка Чагодоща:								
Прист. Усть-Чагодская .	—	—	—	—	58	—	76,130	61,583
Рѣка Тихвинка:								
Прист. Тихвинская . .	—	—	—	—	13	—	13,900	6,158
Рѣка Сясь:								
Прист. Рождественская .	—	224	—	4,800	31	—	94,560	29,994
Итого . . .	—	224	—	4,800	114	—	203,225	108,352
Маринская система.								
Вѣлозерскій каналъ:								
Прист. Вѣлозерская . .	—	—	—	—	8	—	78,369	37,545
Рѣка Ковжа:								
Прист. Константинов- ская	—	—	—	—	10	16	85,617	63,513
Рѣка Вытегра:								
Прист. Вытегорская . .	4	33	10,087	18,605	27	133	256,884	176,635
Онежскій каналъ:								
Прист. Чернопесковская . . .	—	—	314,875	9,600	7	—	58,555	57,342

Пути и пристани, при коихъ остановились суда.	въ 1874 году.				въ 1875 году.			
	Число.		Количество клади въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.	Число.		Количество клади въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.
	Судовъ.	Плотовъ.			Судовъ.	Плотовъ.		
Рѣка Свирь:								
Прист. Вознесенская . .	6	—	1.352,171	93,660	83	бревна счетомъ 3,000	1.628,386	453,627
» Мятусовская . .	2	—	—	2,250	6	—	58,200	10,180
» Важинская . . .	1	—	751	240	8	—	556,615	53,622
» Сермакская . .	6	—	153,778	93,204	364	—	5.142,059	2.019,003
Рѣка Паша и Свир- скій каналъ:								
Прист. Свирская . . .	—	109	—	59,341	612	—	12.306,468	3.138,394
Итого . . .	19	142	1.831,662	276,906	1,125	149 бревна счетомъ 3,000	20.171,147	6.009,861
Итого по тремъ систе- мамъ	27	366	1.886,156	331,564	1,257	695 бревна счетомъ 3,000	20.538,122	6.171,613
Каналъ Патра Беликаго:								
Въ разныхъ пунктахъ между Новою Ладогою и Шлиссельбургомъ .	—	—	—	—	36	1,299	685,400	59,161
Каналъ Алексан- дра II:								
Въ разныхъ пунктахъ между Новою Ладогою и Шлиссельбургомъ .	—	—	—	—	255	—	1.636,810	521,852
Рѣка Нева:								
По берегамъ между Шлис- сельбургомъ и Петер- бургомъ	—	476	—	9,496	—	1,361	—	22,020
Итого . . .	—	476	—	9,496	291	2,660	2.322,210	603,033

Пути и пристани, при коихъ остановились суда.	въ 1874 году.				въ 1875 году.			
	Число.		Количество клади въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.	Число.		Количество клади въ пудахъ.	На сумму въ рубляхъ.
	Судовъ.	Плотовъ.			Судовъ.	Плотовъ.		
Рѣка Волга:								
Въ разныхъ пунктахъ между гг. Мышкин- нымъ и Мологою .	—	—	—	—	38	—	92,598	44,530
Прист. Корчевская . .	—	—	—	—	5	...	...	...
Рыбинская . . .	...	—	1.935,360	1.020,006	310	—	3.419,158	1.818,254
Итого . . .	...	—	1.935,360	1.020,006	353	—	3.511,756	1.862,784
Всего между Рыбинскомъ и Петербургомъ . .	27 842		3.821,516	1.361,066	1,901	3,255 бревенъ счетомъ 3,000	26.372,086	8.637,430

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

о замерзаніи водныхъ путей между Рыбинскомъ и Петербургомъ,
въ 1874 и 1875 г.

Названіе рѣкъ, озеръ, каналовъ и пунктовъ наблюденій.	Въ 1874 г.	Въ 1875 г.
	Замерзаніе.	Замерзаніе.
Вышневолоцкая система.		
Р. Тверца {	у г. Твери	7 ноября.
	» яма Мѣднаго	8 »
	» г. Торжка	18 »
	» г. Вышняго Волочка	18 »
Р. Осуга у Осугскаго бейшлота	6 »	17 »
Вышневолоцкій каналъ. Въ Вышнемъ Волочкѣ .	6 »	9 »
Рѣки Цна и Шлина	6 »	19 »
Р. Мста. {	у с. Ношкина	14 »
	» » Басутина	3 ноября.
	» » Опеченскаго посада	2 »
	» д. Потерпѣльцы	Свѣдѣній еще недоста- лено.
	» яма Бронницы	15 октября.
Озеро Мстино	8 »	12 »
Вишерскій каналъ	10 »	14 »
Сиверсовъ каналъ	7 »	9 »
Р. Ловать у м. Звады	8 »	15 »
Р. Пола	6 »	9 »
Р. Полисть	6 »	8 »
Р. Шелонь	6 »	8 »
	7 »	10 »

Названіе рѣкъ, озеръ, каналовъ и пунктовъ наблюденій.	Въ 1874 г.	Въ 1875 г.
	Замерзаніе.	Замерзаніе.
Р. Волховъ { у г. Новгорода	9 ноября.	15 октября.
» с. Грузина	9 »	15 »
» » Гостинополя	7 »	17 »
» г. Новой Ладogi	7 »	16 »
Озеро Ильмень	8 »	15 »
Тихвинская система.		
Р. Молога { у г. Весьегонска	8 »	16 »
» » Мологи	6 »	9 »
Р. Чагодоца, с. Усть-Чагоды	8 »	12 »
Р. Горюнь	6 »	9 »
Р. Сомина у с. Сомино	6 »	8 »
Р. Тихвинка { у Шлиссельбургскаго шлюза . .	5 »	8 »
» Петербургскаго	8 »	8 »
» Московскаго	8 »	8 »
» г. Тихвина	8 »	23 »
Р. Сясь у с. Рождествена	8 »	15 »
Сельскій каналъ	6 »	15 »
Маринская система.		
Р. Шексна { у г. Рыбинска	8 »	13 »
» » Череповна	9 »	10 »
» с. Ниловцы	8 »	16 »
Бѣлозерскій каналъ у г. Бѣлозерска	8 »	18 »
Р. Ковжа { у Анненскаго шлюза	3 »	18 »
» Константиновскаго	7 »	18 »
Маринскій каналъ у м. Выть-Гора	3 »	16 »
Р. Вытегра { у с. Десятинъ	5 »	16 »
» » Марково	5 »	16 »
» г. Вытегры	13 »	17 »
Онежское озеро	7 января 1875 г.	Свѣдѣній еще недоста- лено.
Онежскій каналъ	6 ноября.	13 »

Названіе рѣкъ, озеръ, каналовъ и пунктовъ наблюденій.	Въ 1874 г.	Въ 1875 г.	
	Замерзаніе.	Замерзаніе.	
Р. Свирь { у с. Сермаксы » г. Лодейное поле » с. Важина » » Мятусова » » Вознесенія	21 ноября. 18 » 18 » 9 » 3 декабря.	8 ноября. 7 » 7 » 29 октября. 13 ноября.	
Свирскій каналъ	5 ноября.	8 октября.	
Р. Паша	6 »	9 »	
Р. Свирица	6 »	9 »	
Р. Буйвасарь	6 »	9 »	
Р. Вороновка	6 »	9 »	
Р. Оять	9 »	9 »	
Ладожскіе каналы:			
Императора Петра Великаго { у г. Новой Ладоги . » » Шлиссельбурга	6 » 5 »	13 » 11 »	
Императора Александра II. { у г. Новой Ладоги . » » Шлиссельбурга	6 » 5 »	16 » 11 »	
Р. Нева у г. Шлиссельбурга	10 »	8 ноября.	
» Рожковской пристани	10 »	8 »	
Р. Волга { у г. Осташкова » » Ржева » » Старицы » » Твери » » Корчевы » » Калязина » » Мышкина » » Мологи » » Рыбинска	8 » 8 » 5 » 7 » 7 » 9 » 8 » 8 » 8 »	17 октября. 20 » 10 » 8 » 17 » 18 » 14 » 14 » 13 »	
	Р. Вазуза у г. Зубцова	7 »	19 »
	Р. Гжать у г. Гжатска	7 »	19 »

КОНКУРРЕНЦИЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ НА ЮГѢ И ЗАПАДѢ РОССІИ ВЪ ОТНОШЕНІИ КЪ НАПРАВЛЕНІЮ ХЛѢБНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

Въ 1873 году, въ южной и западной Россіи появились три новыя желѣзнодорожныя линіи, отъ которыхъ ожидались довольно значительныя перемѣны въ направленіи хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ изъ плодороднѣйшихъ южныхъ губерній. Кіево-Брестская желѣзная дорога и ея Радзивилловская вѣтвь соединили югозападный край и прилежающія къ нему съ востока мѣстности съ Брестомъ и Радзивиловымъ; Бресто-Граевская линія составила продолженіе Кіево-Брестской до Прусской границы; а Знаменко-Николаевскій участокъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги открылъ для значительной части южной Россіи новый портъ—Николаевъ. Такъ какъ Бресто-Граевская желѣзная дорога соединяется съ Восточно-Прусскою линіею, по которой дальнѣйшій путь ведетъ къ Балтійскому морю, а Радзивилловъ составляетъ пограничный пунктъ, у котораго наша желѣзнодорожная сѣть соприкасается съ австрійскою дорогою Карла Людвигъ, то для продуктовъ южной и западной Россіи открылись почти разомъ три новые исходные пункта: Кенигсбергскій портъ—на Балтійскомъ морѣ, Радзивилловъ—на западной сухопутной границѣ и Николаевъ—на Черномъ морѣ.

Для болѣе отчетливаго представленія значенія вновь открывшихся линій, а также объясненія, почему именно къ нимъ

были обрацаемы упомянутыя выше ожиданія, необходимо войти въ нѣкоторыя подробности относительно грузоваго движенія въ предшествовавшее время.

Взглянувъ на карту желѣзныхъ дорогъ 1872 года, нельзя не замѣтить, что въ это время промежутокъ между Чернымъ и Балтійскимъ морями, заключающій въ себѣ юго-западную полосу нашего государства, былъ прорѣзанъ лишь немногими желѣзными дорогами, которыя къ тому же почти не имѣли между собою взаимной связи. Каждая изъ этихъ дорогъ имѣла значеніе только сама по себѣ. Такъ, длинная Московско - Брестская линія, продолженная далѣе до Варшавы (Тересполе - Брестскою и Варшаво - Тереспольскою линіями), имѣла преимущественно стратегическое значеніе; С.-Петербурго-Варшавская очень мало служила нашей отпускной торговлѣ, такъ какъ она соединяла западную Европу съ болѣе скудными сѣверными и сѣверо-западными мѣстностями государства; Либавская, направляясь отъ Либавскаго порта внутрь страны, оканчивалась очень не далеко отъ Балтійскаго моря, ближе 300 верстъ; часть Кіево-Брестской, отъ Кіева до Жмеринки, въ соединеніи съ Одесскою открывала путь изъ южной Россіи только къ Одесскому порту, и точно такое же значеніе имѣла существовавшая тогда часть Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, отъ Харькова до Елисаветграда. Вотъ и всѣ рельсовыя линіи, бывшія въ западной и южной Россіи до 1873 года. Онѣ связывали морскіе порты только съ недалекими ихъ окрестностями и служили проводниками грузоваго движенія лишь для ограниченныхъ территорій. Эти территоріи были взаимно разъединены и если могли имѣть между собою сообщеніе, то только по грунтовымъ и водянымъ путямъ, всегда представляющимъ извѣстныя трудности для грузоваго движенія. Съ юга трудно и нерасчетливо было везти хлѣбъ къ Балтійскому морю, а съ сѣверо-запада еще менѣе было выгодно направлять хлѣбные грузы къ Черному морю. Кіево-Жмеринскій участокъ, вмѣстѣ съ Одесскою ли-

ніею, притягивалъ весь югъ къ Одессѣ и Одесская желѣзная дорога, естественно, отличалась очень значительнымъ грузовымъ движеніемъ.

Понятно, что при такихъ условіяхъ конкуренція между Балтійскими и Южными портами почти не существовала или могла проявляться очень слабо. Вся середина западной Россіи, вообще, имѣла слабое сообщеніе съ морями. Направленіе хлѣбныхъ грузовъ, въ ту или другую сторону, опредѣлялось степенью выгоды гужевого или водяного провозовъ, а такъ какъ и тотъ и другой провозъ вообще дороги или не удобны, то тяготѣніе къ портамъ много зависѣло отъ степени близости къ нимъ производительныхъ мѣстностей. Сколько нибудь значительная разница въ разстояніи, при господствѣ подобнаго рода путей, отражалась чувствительно на цѣнѣ, получаемой производителемъ за его хлѣбъ.

Слабость прежняго сообщенія западной и югозападной Россіи съ Балтійскимъ моремъ понятна. Доставка водою отъ средняго Днѣпра до Прусскихъ портовъ на парусномъ суднѣ требовала около 3 мѣсяцевъ времени, а иногда и болѣе; даже при помощи пароходства она не могла совершаться быстрѣе, чѣмъ въ пять недѣль. Сухопутная доставка отъ Луцка (въ Волынской губерніи) до Данцига, черезъ Брестъ, длилась около мѣсяца, а перевозка водою изъ той же мѣстности и туда же требовала около 2-хъ мѣсяцевъ времени. Движеніе волынскаго хлѣба на плотахъ до Кенигсберга совершалось въ теченіе 3—6 мѣсяцевъ. Мелководье нашихъ водяныхъ путей и другія, сопряженныя съ плаваніемъ по нимъ, неудобства составляли особенныя затрудненія для успѣха грузового движенія. Хлѣбъ подвергался вліянію сырости, суда садились на мели, приходилось иногда ихъ разгружать и т. под. Все это значительно возвышало и нерѣдко сильно колебало стоимость доставки. Вотъ, на примѣръ, нѣкоторыя свѣдѣнія о стоимости доставки, приводимыя въ запискахъ югозападнаго отдѣла географическаго общества за 1873 годъ: доставка отъ Перея-

слава на Днѣпрѣ по Огинской системѣ къ Кенигсбергу обходилась около 3 р. 50 коп. съ четверти пшеницы; доставка отъ Луцка по шоссе до Бреста и далѣе по желѣзной дорогѣ черезъ Варшаву до Данцига обходилась въ 55 копѣекъ съ пуда, или около 5 р. 22 коп. съ четверти; доставка отъ Старо-Константинова (тоже Волынской губерніи) до Варшавы гужемъ, а далѣе по желѣзной дорогѣ до Данцига же—стоила 60 коп. съ пуда, т. е. 5 р. 70 коп. съ четверти, а иногда и выше; доставка отъ Старо-Константинова же до Устилуга (Западн. Бугъ) и далѣе водою на галерахъ до Данцига стоила 33—52 к. съ пуда, или около 4 рублей съ четверти, т. е. нѣсколько дешевле, но за то эта доставка совершалась медленнѣе, чѣмъ при движеніи только что упомянутымъ путемъ; а наиболѣе продолжительная перевозка однимъ воднымъ путемъ обходилась еще дешевле, именно около 2 р. 75 коп. съ четверти.

Всѣ эти неудобства и невыгоды, затрудняя движеніе хлѣба изъ наиболѣе производительныхъ мѣстностей къ Балтійскому морю, не могли въ то же время не содѣйствовать сильнѣйшимъ образомъ направленію хлѣба оттуда къ Черному морю. Дороговизна сухопутной доставки дѣлала очень важнымъ условіемъ сокращеніе пути. Сухопутная доставка хотя и дорога, но при направленіи къ Черному морю она совершалась на не очень значительномъ разстояніи. Большая часть Кіевской, часть Волынской и всѣ южнѣйшія мѣстности естественно вошли въ составъ Одесскаго раіона. Когда же открылись желѣзныя дороги отъ Одессы до Балты и оттуда до Кіева, Елисаветграда и Кременчуга, подобное положеніе дѣлать могло только укрѣпиться еще болѣе прежняго.

Проведеніе Кіево-Брестской и Бресто-Граевской желѣзныхъ дорогъ не могло не подавать надежды на болѣе или менѣе значительное измѣненіе въ направленіи грузовъ. Эти дороги, какъ уже выше сказано, связали плодородные югозападный и южный края съ Балтійскими портами и съ западною границею. Хлѣбъ изъ Кіевской и Волынской губерній получилъ воз-

возможность идти по желѣзной дорогѣ, черезъ Брестъ, Граево и Прусскія линіи, къ Кенигсбергу, а чрезъ Радзивиловъ—въ Австрію, на желѣзную дорогу Карла Людвига. Южные Балтійскіе порты получили соединеніе рельсовымъ путемъ съ Черноморскими и могли вступить съ послѣдними въ конкуренцію при новыхъ, болѣе выгодныхъ для первыхъ условіяхъ, которыя уменьшили значеніе разстоянія. Изъ промежуточныхъ между Балтійскимъ и Чернымъ моремъ мѣстностей путь сталъ одинаково удобенъ какъ къ югу, такъ къ сѣверу и къ западу и весь вопросъ сводился къ разницѣ въ стоимости перевозки по желѣзнодорожному тарифу, на то или другое разстояніе. Разумѣется, разстояніе не потеряло своего значенія, но вліяніе его значительно уменьшилось, почему тяга къ сѣверу или западу и тяга къ югу получили возможность начать между собою болѣе рѣшительную борьбу. При сравненіи выгодъ того или другаго направленія, съ одной стороны представляются—хлѣбныя цѣны Балтійскихъ портовъ, минусъ стоимость перевозной платы за большее разстояніе, съ другой хлѣбныя цѣны Черноморскихъ портовъ, минусъ стоимость перевозки на нѣсколько меньшее разстояніе, а съ третьей—хлѣбныя цѣны на австрійской границѣ, минусъ стоимость доставки также на не большое разстояніе до Радзивилова. Главный вопросъ состоялъ уже въ томъ, которая изъ объясненныхъ величинъ для той или другой мѣстности окажется больше.

Еще до открытія Кіево-Брестской и Бресто-Граевской желѣзныхъ дорогъ, представлялись основанія ожидать именно усиленія тяги Балтійскихъ и уменьшенія тяги Черноморскихъ портовъ. Балтійскіе порты представляли то важное преимущество, что отъ нихъ путь до главныхъ потребителей нашего хлѣба ближе, и что въ этихъ портахъ хлѣбныя цѣны выше, чѣмъ въ южныхъ портахъ.

Отъ Балтійскаго моря недалеко до Англіи и еще ближе до Германіи, тогда какъ изъ Одессы суда съ хлѣбнымъ грузомъ, прежде чѣмъ дойти до Англіи, должны проходить

чрезъ Черное море, Мраморное море, Архипелагъ, Средиземное море и Атлантическій океанъ, должны пройти мимо Турціи, Италіи, Испаніи и Франціи. Между тѣмъ, главные потребители русскаго хлѣба — не Турція, не Италія и Испанія, а — Англія, Германія и за ними уже Франція. Если мы обратимся къ обзору внѣшней торговли за 1873 годъ, то найдемъ въ немъ, между прочимъ, слѣдующія данныя о вывозѣ нашего хлѣба за границу:

Въ Великобританію отпущено:

пшеницы.	3.239,382	четв.
ржи	752,144	»
овса	2.479,117	»

Въ Пруссію:

пшеницы	268,734	четв.
ржи	2.469,764	»
овса	391,357	»

Въ Германію:

пшеницы.	69,268	четв.
ржи	1.312,284	»
овса	28,015	»

Въ Австрію:

пшеницы.	806,598	четв.
ржи	908,550	»
овса	45,913	»

Во Францію:

пшеницы.	1.323,255	четв.
ржи	23,485	»
овса	181,780	»

Въ Италію:

пшеницы.	516,614	четв.
ржи	14,110	»
овса	19,825	»

Въ Испанію:

пшеницы.	5,800 четв.
ржи	— »
овса	— »

Въ Турцію:

пшеницы.	87,184 четв.
ржи	18,129 »
овса	— »

И такъ, Великобританія получаетъ почти половину всей отправляемой изъ Россіи пшеницы и двѣ трети всего овса. (Всего изъ Россіи отправлено было пшеницы 6.957,164 четв., ржи 7.389,182, овса 3.437,940). Болѣе третьей части всей отпускной русской ржи идетъ въ Пруссію. Въ Германію отправляется почти пятая часть вывозимой изъ Россіи ржи, въ Австрію—восьмая часть вывозной пшеницы и такая же часть ржи. Франція же получаетъ только пятую часть всей отправляемой изъ Россіи пшеницы, Италія—едва тринадцатую часть, а Турція и Испанія—совершенно ничтожное количество русскаго хлѣба. Выходитъ, что главные потребители послѣдняго—Великобританія и Средняя Европа. (Пруссія, Германія и Австрія вмѣстѣ получаютъ двѣ трети всей отпускной русской ржи и шестую часть пшеницы). Остальныя страны всѣ вмѣстѣ получаютъ едва третью часть пшеницы и ржи и пятую часть овса.

Въ виду этого, для выясненія силы притяженія нашихъ портовъ и вообще пограничныхъ пунктовъ, чрезъ которые идетъ отпускная хлѣбная торговля, не мѣшаетъ обратить вниманіе еще на одно обстоятельство, именно — стоимость доставки хлѣба (морской или сухопутной) отъ портовъ и пограничныхъ пунктовъ до главныхъ потребителей. Для сравненія, на примѣръ, силы притяженія Кенигсберга и Одессы, относительно волынскаго хлѣба, слѣдуетъ принимать въ соображеніе: съ одной стороны — стоимость хлѣба въ Англіи, минусъ стоимость доставки его водою въ Англію изъ Кенигсберга и минусъ стои-

мость доставки его по желѣзной дорогѣ изъ Волыни къ Кенигсбергу; съ другой же стороны—стоимость хлѣба въ Англіи, минусъ стоимость его доставки изъ Одессы по Черному, Мраморному, Архипелажскому и Средиземному морямъ и Атлантическому океану и минусъ стоимость доставки по желѣзной дорогѣ изъ Волыни въ Одессу. Подобныя величины конечно и управляютъ хлѣбными цѣнами, хотя иногда дѣло усложняется еще разными другими вліяніями.

Перемѣны въ направленіи хлѣбныхъ грузовъ можно было ожидать еще и потому, что роды хлѣбовъ наиболѣе потребляемыхъ въ сѣверной части Европы до послѣдняго времени отправлялись преимущественно изъ южныхъ нашихъ портовъ. Выше уже замѣчено, что Великобританія получаетъ болѣе половины всей Русской отпускной пшеницы, а между тѣмъ пшеница главнѣйшимъ образомъ отправлялась у насъ черезъ черноморскіе и азовскіе порты: Одессу, Таганрогъ, Бердянскъ, Мариуполь и т. под. Одесса, напримѣръ, отпускала далеко больше того количества, которое направлялось во Францію и южную Европу, слѣдовательно сѣверные потребители требовали значительной части именно Одесскаго хлѣба, часть котораго при новыхъ путяхъ сообщенія можетъ уже доходить къ нимъ не только чрезъ Одессу, но и чрезъ Балтійскіе порты, содѣйствуя ослабленію грузоваго движенія по южнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Изъ Одессы въ 1873 году отправлено было 2.479,917 четвертей пшеницы, т. е. далеко больше, чѣмъ идетъ во всѣ южныя страны Европы вмѣстѣ во Францію; нѣсколько болѣе отправляютъ всѣ Азовскіе порты вмѣстѣ.

Относительно различія цѣнъ на хлѣбъ въ балтійскихъ и южныхъ портахъ, а также нѣкоторыхъ западныхъ пунктахъ, мы приведемъ нѣсколько любопытныхъ свѣдѣній изъ тѣхъ же, упомянутыхъ выше, записокъ юго-западнаго отдѣла географическаго общества (ст. г. Яснопольскаго: «Измѣненія въ направленіи хлѣбной торговли» 1873 г.)

Въ 1866—1868 годахъ, средняя цѣна пшеницы была:

Въ Варшавѣ .	13 р.	37 к.	за четверть.
» Ковно . .	12 »	83 »	» » »
» Данцигѣ .	13 »	74 »	» » »
» Одессѣ .	11 »	35 »	» » »

Четверть ржи въ 1865—1868 годахъ стоила:

Въ Варшавѣ .	7 р.	85 к.
» Ковно . .	7 »	60 »
» Ригѣ . .	8 »	39 »
» Данцигѣ .	9 »	» »
» Одессѣ .	6 »	39 »

Упоминаемая нами статья г. Яснопольскаго представляет отчетливое выраженіе прежнихъ надеждъ на то, что съ проведеніемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ границы района балтійскихъ портовъ должны отодвинуться на югъ, уменьшивъ черноморскій районъ и ослабивъ значеніе Одессы для хлѣбной торговли. Конкуренція Одессѣ, какъ показываетъ эта статья, предвидѣлась не только со стороны балтійскихъ портовъ, но также и со стороны Варшавы, представлявшей въ одно и тоже время посредника въ хлѣбной торговлѣ, и значительный внутренний рынокъ, на которомъ хлѣбныя цѣны выше Одесскихъ. Такъ какъ въ 1866—1868 годахъ четверть пшеницы въ Варшавѣ стоила 13 р. 37 к., а въ Одессѣ только 11 р. 35 к., то выходитъ, что варшавскія цѣны были выгоднѣе на 2 р. 2 к., что составляетъ разницу въ стоимости одного пуда около 21 к.; отсюда авторъ упомянутой статьи заключалъ, что отъ какихъ мѣстъ доставка къ Одессѣ по желѣзной дорогѣ будетъ дешевле доставки къ Варшавѣ на 21 к. съ пуда—въ тѣхъ мѣстахъ и должна пройти раздѣлительная линія между сѣвернымъ и южнымъ направлениемъ хлѣбныхъ грузовъ. Черта эта, по его предположенію, могла пройти даже въ южной части Подольской губерніи, изъ которой одинаково можетъ быть выгодно отправлять хлѣбъ какъ на сѣверъ, такъ и на югъ.

Чтобы дополнить только что приведенныя свѣдѣнія, относящіяся къ шестидесятымъ годамъ, считаемъ не лишнимъ привести еще нѣсколько болѣе свѣжихъ данныхъ, извлеченныхъ изъ газетныхъ биржевыхъ извѣстій, хотя эти послѣднія имѣютъ нѣсколько отрывочный видъ. Онѣ относятся къ ближайшему къ намъ времени—1874 году, и притомъ касаются важнаго для насъ теперь пункта—Кенигсберга.

Въ концѣ февраля и началѣ марта 1874 года въ Кенигсбергѣ цѣна пуда пшеницы составляла около 1 р. 50 к., слѣдовательно четверть,—полагая въ ней $9\frac{1}{2}$ пудовъ,—стоила 14 р. 25 к. Въ то же время, въ Одессѣ цѣна четверти пшеницы была отъ 12 р. 15 к. до 12 р. 65 к. Въ концѣ апрѣля того же года въ Кенигсбергѣ пудъ пшеницы оплачивался 1 р. 47 к.—1 р. 51 к., слѣдовательно цѣна четверти была—14 р. 15 к., а въ Одессѣ въ то же время пшеница стоила 12 р. 50 к.—13 р. 35 к. Въ концѣ мая и началѣ іюня цѣна четверти пшеницы въ Кенигсбергѣ была (по тому же расчету пудовъ) 13 р. 95 к., а въ Одессѣ—12 р. 50 к.; наконецъ въ концѣ августа Кенигсбергская цѣна была 1 р. 20 к. за пудъ или 11 р. 40 к. за четверть, тогда какъ одесская составляла только 9 рублей. Такимъ образомъ, въ приведенныхъ четырехъ примѣрахъ, разница между Одесскою и Кенигсбергскою цѣнами составляла около: 1 р. 85 к., 1 р. 25 к., 1 р. 45 к., и наконецъ 2 р. 40 к. на четверти. Слѣдовательно, среднюю разницу между обѣими цѣнами слѣдуетъ полагать не менѣе, а скорѣе болѣе 1 р. 50 к. на четверти. И такъ, если изъ главныхъ мѣстъ производства стоимость доставки пшеницы въ Кенигсбергъ, по желѣзнымъ дорогамъ, будетъ дороже доставки въ Одессу менѣе чѣмъ на 1 р. 50 к., то являются достаточныя причины къ возрастанію значенія Кенигсберга для нашего южнаго и юго-западнаго края, на счетъ значенія Одессы*). Вести хлѣбъ въ Кенигсбергъ ста-

*) Благодаря высокому тарифу Одесской желѣзной дороги, доставка хлѣба изъ Кіева въ Кенигсбергъ въ 1874 году была даже на 10 коп. дешевле,

новится выгоднѣе, и этотъ пунктъ не можетъ не сдѣлаться важнымъ конкурентомъ Одессѣ, такъ долго пользовавшейся главенствомъ въ торговлѣ русскою пшеницею. Конкуренція Одессы съ Кенигсбергомъ, Одесской желѣзной дороги съ Кіево-Брестскою и Бресто-Граевскою, такимъ образомъ, дѣлается интереснымъ современнымъ фактомъ въ области хлѣбной торговли.

Открытіе Кіево-Брестской желѣзной дороги послѣдовало въ 1873 году, по частямъ; въ началѣ марта открытъ былъ для движенія только участокъ отъ Бердичева до Кривина, потомъ, въ половинѣ іюня, движеніе началось на всемъ протяженіи главной линіи до Бреста, а въ половинѣ августа открыто движеніе и по Радзивиловской вѣтви. Что же касается Бресто-Граевской линіи, то она открыта въ послѣднихъ числахъ іюля того же года. Такимъ образомъ, едва лишь къ концу августа 1873 года установилось желѣзнодорожное соединеніе юго-западнаго края съ прибалтійскими мѣстностями и сухопутною западною границею, то есть новыя условія дѣйствовали въ 1873 году лишь съ небольшимъ третью часть года. Вслѣдствіе того, данныя о грузовомъ движеніи за 1873 годъ не могутъ давать сколько нибудь достаточныхъ основаній для заключенія о дѣйствительныхъ размѣрахъ конкуренціи между старыми и новыми линіями, между одними и другими вывозными пунктами; къ тому же, въ самомъ началѣ движенія, конкуренція едва ли могла заявить себя сколько нибудь чувствительно. Гораздо болѣе слѣдовало ожидать отъ 1874 года, такъ какъ послѣдній есть уже полный годъ грузоваго движенія при новыхъ условіяхъ.

Признаки дѣйствительнаго появленія конкуренціи не замедлили однако обнаружиться. Кіево-Брестская желѣзная дорога,

чѣмъ доставка изъ Кіева въ Одессу. Слѣдовательно, еслибы цѣны на хлѣбъ въ Одессѣ и Кенигсбергѣ были даже равны, то и тогда Кіевъ долженъ былъ бы войти въ районъ Балтійскихъ портовъ; но такъ какъ, кромѣ того, разница въ цѣнахъ, въ свою очередь, оказывается въ пользу Кенигсберга, то граница между Балтійскимъ и Черноморскимъ районами должна быть южнѣе Кіева.

не смотря на недавность своего открытія, уже отличается такимъ движеніемъ, какимъ не могутъ похвалиться инныя старыя линіи. О значительности движенія къ Радзивиллову въ печати стали встрѣчаться довольно частыя извѣстія. На Брестограевской желѣзной дорогѣ, точно также, движеніе сразу началось довольно большое. Все это показывало, что по вновь открытымъ путямъ направилось много хлѣба, но былъ ли это тотъ хлѣбъ, который прежде шелъ гужемъ, или тутъ уже отражался результатъ отвлеченія грузовъ отъ Одесской линіи,—это требовало разъясненія. Въ пользу предположенія, что новыя линіи оттянули часть одесскихъ грузовъ, отчасти говорило то обстоятельство, что одновременно съ увеличеніемъ движенія по этимъ линіямъ чувствительно упала доходность Одесской желѣзной дороги, которая въ 1874 году уже оказалась не въ состояніи выполнить слѣдующіе отъ нея правительству платежи по облигаціямъ.

Другой признакъ начавшейся конкуренціи представили газетныя извѣстія о томъ, что кенигсбергскія конторы стали закупать пшеницу не только въ Волынской губерніи, но даже и въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Подольской, издавна принадлежавшей одесскому району и находящейся въ очень близкомъ разстояніи отъ Одессы. Газеты сообщали, что помѣщики Винницкаго уѣзда находятъ уже болѣе выгоднымъ отправлять свой хлѣбъ на сѣверъ, чѣмъ по старому направленію, и что примѣръ ихъ не остается безъ послѣдствій. Иногда это объясняли болшею исправностью кенигсбергскихъ конторъ противъ одесскихъ и безпорядками на Одесской желѣзной дорогѣ, вызвавшими даже образованіе конкурирующей съ рельсовымъ путемъ артели чумаковъ; но въ виду тѣхъ условій, о которыхъ объяснено выше, нельзя было не предположить, что отправки подольскаго хлѣба на сѣверъ имѣютъ причины болѣе серьезныя и болѣе постоянныя. Извѣстія объ упадкѣ коммерческой дѣятельности въ Одессѣ, въ свою очередь, согласовались съ предположеніемъ объ ослабленіи прежняго хлѣбнаго движенія къ Одессѣ.

Независимо отъ конкуренціи со стороны Кіево-Брестской и Бресто-Граевской желѣзныхъ дорогъ, можно было предполагать, какъ уже замѣчено въ началѣ настоящей статьи, еще конкуренцію со стороны Знаменко-Николаевского участка. Этотъ участокъ соединилъ желѣзнодорожную сѣть съ Николаевскимъ портомъ и тѣмъ далъ возможность части хлѣба, прежде шедшей въ Одессу, направляться къ Николаеву. Такъ напри- мѣръ, хлѣбъ, грузившійся на желѣзную дорогу вблизи Елиса- ветграда или пришедшій туда по желѣзной дорогѣ, прежде имѣлъ возможность идти рельсовымъ путемъ только къ Одессѣ, а теперь можетъ направляться отъ станціи Знаменки прямо къ югу, къ Николаеву, не отдаляясь на западъ, къ Одессѣ. Вопросъ о конкуренціи Николаева—Одессѣ также не лишенъ интереса.

Чтобы нѣсколько выдти изъ области догадокъ и болѣе или менѣе вѣроятныхъ предположеній, сдѣлаемъ разборъ данныхъ о грузовомъ движеніи по юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ за послѣднее время. Эти данныя помогутъ намъ найти отвѣтъ на вопросъ—дѣйствительно ли оправдываются прежнія ожида- нія и балтійскій раіонъ увеличивается на счетъ черноморскаго? Хотя для полнаго проявленія конкуренціи, для переграниче- нія раіоновъ хлѣбной торговли, требуется время, но первый полный годъ эксплуатаціи при новыхъ условіяхъ, въ сопостав- леніи съ данными за прежнее время, уже способенъ дать ха- рактерныя указанія.

И такъ, обратимся къ подробному разсмотрѣнію свѣдѣній о движеніи хлѣбныхъ грузовъ по южнымъ и западнымъ же- лѣзнымъ дорогамъ, руководствуясь какъ источникомъ—желѣз- нодорожными отчетами за три послѣдніе года. 1872 годъ есть годъ, предшествующій открытію новыхъ линій, представляющій прежній порядокъ; въ 1873-мъ году едва только установились новыя условія движенія. почему этотъ годъ представляется пе- реходнымъ, а 1874 годъ представляетъ уже дѣйствіе однихъ новыхъ условій.

Въ 1872 году на югѣ существовали двѣ желѣзныя дороги, Кіево-Брестская и Одесская. Первая была открыта только отчасти (отъ Кіева до Жмеринки), а вторая соединяла тогдашній конечный пунктъ Кіево-Брестской (Жмеринку) съ Одессою и кромѣ того имѣла большія вѣтви, тянувшіяся—къ Елисаветграду, Кишиневу и Волочискѣ (на австрійской границѣ).

Сперва прослѣдимъ въ какомъ направленіи двигались хлѣбные грузы по Одесской линіи, а потомъ уже перейдемъ къ Кіево-Брестской.

Для большаго удобства мы раздѣлимъ Одесскую линію на нѣсколько частей: 1) отъ Одессы до ст. Бирзула, у которой отдѣляется Елисаветградская вѣтвь, 2) Елисаветградскую вѣтвь, отъ Елисаветграда до ст. Бирзула, 3) участокъ отъ Бирзулы до ст. Жмеринки, т. е. отъ пункта отдѣленія Елисаветградской вѣтви до соединенія Одесской линіи съ Кіево-Брестскою, 4) вѣтвь отъ Кишинева до ст. Раздѣльной, представлявшую соединеніе Одесской дороги съ бессарабскими мѣстностями и 5) вѣтвь отъ ст. Жмеринки до Волочиска, соединявшую подольскія мѣстности съ Австріею.

На первой части (Одесса—Бирзула), количество отправленныхъ грузовъ представляетъ огромное преобладаніе надъ выгруженными. Видно, что мѣстность прилегающая къ этой части дороги (западная часть Херсонской губерніи) только сбывала свой хлѣбъ и очень мало пользовалась хлѣбомъ привознымъ. На всемъ протяженіи между Бирзулою и Одессою отправлено было съ желѣзнодорожныхъ станцій пшеницы и кукурузы 2.644,000 пудовъ, а выгружено только 27,000 пудовъ. Ржи, овса и ячменя отправлено было 124,000 пудовъ, а выгружено лишь 26,000 пудовъ. И такъ, отправленное количество хлѣба было слишкомъ въ пятьдесятъ разъ больше выгруженнаго; вся мѣстность между Одессою и Бирзулою является только данницею Одессы.

Вторая часть Одесской дороги (Елисаветградская вѣтвь) представляетъ подобное же явленіе, но въ еще большемъ размѣрѣ.

На всемъ протяженіи отъ Елисаветграда до Бирзулы отправлено было 4.775,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 2.225,000 пудовъ ржи, овса и ячменя. На томъ же протяженіи было выгружено 37,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 32,000 пудовъ ржи, овса и ячменя. Выходить, что мѣстность, прилегающая къ Елисаветградской вѣтви (сѣверная часть Херсонской губерніи), еще болѣе доставляла грузовъ желѣзной дорогѣ, чѣмъ упомянутая выше (западная часть той же губерніи); она получала слишкомъ въ сто разъ меньше, чѣмъ отправляла.

Третья часть Одесской дороги, Бирзуло-Жмеринскій участокъ, проходящая черезъ половину Подольской губерніи, представила слѣдующія данныя: со всѣхъ ея станцій было отправлено 3.566,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 54,000 пудовъ ржи, овса и ячменя; на тѣхъ же станціяхъ было выгружено: пшеницы 84,000 пудовъ, а ржи, овса и ячменя 323,000 пудовъ. Здѣсь мы видимъ уже нѣсколько отличное отъ выше приведенныхъ явленіе: преобладаніе отправленныхъ грузовъ надъ выгруженными хотя и велико по отношенію къ пшеницѣ и кукурузѣ, но все таки въ меньшей степени. Что же касается ржи, овса и ячменя, то тутъ наоборотъ выгружено было на желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ шесть разъ больше чѣмъ отправлено; очень можетъ быть, что всѣ отправки тутъ представляли лишь небольшое передвиженіе грузовъ между станціями, не имѣвшее ничего общаго съ тяготѣніемъ къ конечнымъ пунктамъ желѣзной дороги. Мѣстность, прилегающая къ Бирзуло-Жмеринскому участку, какъ видно, въ 1872 году отличалась только избыткомъ пшеницы, но вовсе не имѣла избытка ржи, ячменя и овса.

Относительно Кишиневской вѣтви, изъ желѣзнодорожнаго отчета можно извлечь слѣдующія цифры: на пространствѣ отъ ст. Раздѣльной до Кишинева со всѣхъ станцій отправлено было: пшеницы и кукурузы 5.775,000 пудовъ, а ржи, ячменя и овса 355,000 пудовъ. Выгружено было на этихъ станціяхъ 44,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 271,000 пудовъ ржи,

овса и ячменя. И такъ, бессарабскія мѣстности давали въ 1872 году Одесской желѣзной дорогѣ больше пшеницы, чѣмъ каждая изъ вышеупомянутыхъ трехъ мѣстностей. Что же касается прочихъ хлѣбовъ, то Бессарабія давала ихъ значительно меньше, чѣмъ первыя двѣ части Одесской желѣзной дороги; разница между отправленнымъ этою мѣстностью и выгруженнымъ для нея количествомъ составляетъ только около 80 тысячъ пудовъ. Притомъ, въ движеніи этихъ хлѣбовъ на Раздѣльно-Кишиневскомъ участкѣ замѣчается преобладаніе направленія противоположнаго Одесскому, такъ какъ конечный сѣверо-западный пунктъ участка—Кишиневъ—одинъ получилъ 230 тысячъ пудовъ, то есть двѣ трети всего отправленнаго съ участка количества ржи, овса и ячменя.

Переходимъ къ послѣдней части—Волочискому участку. Со станцій этого участка отправлено было: пшеницы и кукурузы 1.332,000 пудовъ, а ржи, ячменя и овса 1.041,000 пудовъ. Выгружено было на тѣхъ же станціяхъ: пшеницы и кукурузы 702,000 пудовъ, а ржи, овса и ячменя 964.000 пудовъ. Повидимому здѣсь преобладаніе отправокъ надъ выгрузками очень слабо, однако тутъ необходимо принять во вниманіе одно особенное обстоятельство: значительная часть грузовъ отправляемыхъ въ Австрію чрезъ Волочискъ, дойдя до этого послѣдняго пункта, въ отчетахъ означается прибывшею на Волочискую станцію, а потомъ вновь показывается отправленною съ той же Волочискской станціи и полученною на австрійской желѣзной дорогѣ; то есть тутъ часть хлѣбныхъ грузовъ засчитывается вдвойнѣ. Такъ, въ таблицахъ отчета мы находимъ, что на Волочискской станціи въ 1872 году было получено 598,412 пудовъ пшеницы, съ той же станціи было отправлено 601,386 пудовъ, а затѣмъ на австрійскую дорогу Карла Людвигъ передано почти совпадающее съ послѣднимъ количество—601,302 пуда. Между тѣмъ, въ дѣйствительности, пшеница, показанная полученною въ Волочискѣ, есть та самая, которая потомъ означена вновь отправленною и поступившею на дорогу Карла Людвигъ.

Тоже самое замѣчается и относительно прочихъ хлѣбовъ: Волочиская станція получила ихъ 743,853 пуда, отправила 751,383 пуда, а затѣмъ на дорогу Карла Людвигъ поступило 750,663 пуда; тутъ три раза повторяется почти одно и тоже количество, представляющее одинъ и тотъ же хлѣбъ. Слѣдовательно, для выясненія хлѣбнаго движенія на Волочискомъ участкѣ необходимо исключить, какъ изъ общаго итога отправокъ, такъ и изъ общаго итога выгрузокъ, около 600 тысячъ пудовъ пшеницы и кукурузы и около 750 тысячъ пудовъ прочихъ хлѣбовъ. Тогда у насъ получатся другія, болѣе согласныя съ дѣйствительностью данныя, именно: съ участка отправлено было 732 тысячи пудовъ пшеницы и кукурузы и 290 тысячъ сѣрыхъ хлѣбовъ (ржи, овса и ячменя), а выгружено на участкѣ 100 тысячъ пудовъ пшеницы и кукурузы и 213 тысячъ пудовъ сѣрыхъ хлѣбовъ.

Такимъ образомъ, мѣстность, прилегающая къ Волочискому участку, тоже окажется гораздо болѣе отправляющею, чѣмъ получающею хлѣбъ; приэтомъ еще обнаруживается, что движеніе хлѣба въ Австрію на этомъ участкѣ было гораздо значительнѣе движенія къ Одессѣ, такъ какъ австрійская дорога Карла Людвигъ получила слишкомъ четыре пятыхъ всей пшеницы и кукурузы нагруженныхъ на станціяхъ Волочискаго участка (600 тыс. изъ 732 тыс.); сѣрыхъ же хлѣбовъ австрійская дорога получила даже въ два съ половиною раза больше чѣмъ было нагружено на участкѣ, именно: на станціяхъ участка было нагружено 290 тысячъ пудовъ, а на дорогу Карла Людвигъ поступило 750 тысячъ пудовъ; слѣдовательно въ Австрію пошла даже часть тѣхъ сѣрыхъ хлѣбовъ, которые были отправлены изъ болѣе южныхъ частей Подольской губерніи. Вообще на движеніи по Волочиско-Жмеринскому участку очень замѣтно выражалась борьба между хлѣбнымъ тяготѣніемъ къ Одессѣ и въ Австрію.

Говоря о движеніи по Одесской желѣзной дорогѣ, мы вездѣ соединяли въ общіе итоги грузы пшеницы съ грузами куку-

рузы, а грузы ржи съ грузами ячменя и овса. Намъ необходимо было слѣдовать той классификаціи, которой придерживались составители отчета названной дороги за 1872 годъ, хотя эта классификація очевидно не удобна. Сдѣлаемъ однако оговорку, что грузы кукурузы, какъ видно изъ послѣдующихъ отчетовъ, составляютъ на Одесской дорогѣ только небольшое количество, сравнительно съ грузами пшеницы; хлѣбное движеніе по Одесской дорогѣ вообще, главнымъ образомъ, представляло движеніе пшеницы.

Теперь сведемъ общіе итоги движенія по Одесской желѣзной дорогѣ въ 1872 году, сперва относительно пшеницы и кукурузы, а потомъ относительно сѣрыхъ хлѣбовъ:

Западная часть Херсонской губерніи дала желѣзной дорогѣ 2.644,000 пудовъ пшеницы и кукурузы, а получила 27,000 пудовъ, слѣдовательно перевѣсъ отправленныхъ грузовъ составляетъ 2.617,000 пудовъ.

Сѣверная часть Херсонской губерніи дала 4.775,000 пудовъ, а взяла 37,000 пудовъ, слѣдовательно итогъ вывоза изъ этой мѣстности составляетъ 4.738,000 пудовъ.

Южная половина Подольской губерніи дала 3.566,000 пудовъ, а взяла 84,000 пудовъ, слѣдовательно количество хлѣба вывезеннаго изъ этой мѣстности составило 3.482.000 пудовъ.

Мѣстность Кишиневской вѣтви (преимущественно Бессарабія) дала 5.775,000 пудовъ, а взяла 44,000 пудовъ, то есть изъ этой мѣстности вывезено 5.731,000 пудовъ.

Мѣстность Волочискаго участка (сѣверо-западная часть Подоліи и юго-западная—Волыни) отправила по желѣзной дорогѣ 732 тысячи пудовъ, а взяла 100 тысячъ пудовъ, слѣдовательно изъ этой мѣстности увезено 632 тысячи пудовъ.

Сложивъ итоги по всѣмъ пяти частямъ Одесской желѣзной дороги, мы получаемъ выводъ, что изъ всей мѣстности, по которой проходитъ эта дорога, въ 1872 году вывезено было пшеницы и кукурузы 17.200,000 пудовъ, (не считая передвиженія хлѣба между станціями).

Переходя затѣмъ къ сѣрымъ хлѣбамъ, мы получимъ другіе итоги:

Мѣстность Одесско-Бирзульского участка сдала на желѣзную дорогу 124,000 пудовъ, а получила съ нея 26,000 пудовъ, то есть, въ окончательномъ разсчетѣ, съ мѣстности увезено 98,000 пудовъ.

Мѣстность Елисаветградской вѣтви отправила по желѣзной дорогѣ 2.225,000 пудовъ, а получила съ послѣдней 32,000 пудовъ, слѣдовательно въ итогѣ получается отправка 2.193,000 пудовъ.

Мѣстность Бирзуло-Жмеринскаго участка дала 54,000 пудовъ, а взяла 323,000 пудовъ, то есть эта мѣстность не отправила, а получила 269,000 пудовъ.

Мѣстность Кишиневской вѣтви дала 355,000 пуд., а взяла 271.000 пуд., то есть изъ этой мѣстности вывезено 84,000 пуд.

Мѣстность Волочискаго участка дала 290 тысячъ пудовъ, а взяла 213 тысячъ пудовъ, слѣдовательно дала на 77 тысячъ пудовъ больше.

Въ общемъ итогѣ, перевѣсъ отправокъ надъ полученіемъ, выражающій вывозъ ржи, овса и ячменя изъ всей мѣстности Одесской дороги, составляетъ около 2.200,000 пудовъ.

Но независимо отъ хлѣбныхъ грузовъ, данныхъ мѣстностью, прилегающею къ Одесской желѣзной дорогѣ, эта дорога получала еще хлѣбъ съ другихъ желѣзныхъ дорогъ, то есть отпавленный изъ мѣстностей, прилегающихъ къ этимъ послѣднимъ. Такъ напримѣръ:

Съ Кіево-Брестской желѣзной дороги на Одесскую было передано 730,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 142,000 пудовъ сѣрыхъ хлѣбовъ.

Съ Харьковско-Николаевской было передано пшеницы и кукурузы 1.603,000 пудовъ, а ржи, овса и ячменя 152,000 пудовъ.

Съ участка, находившагося въ арендномъ владѣніи общества Одесской дороги, но принадлежавшаго къ составу Харьковско-Николаевской (Елисаветградъ-Брюковъ), Одесская дорога

получила 204,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 9,000 пудовъ ржи, овса и ячменя.

Съ Курско-Кіевской было передано на Одесскую дорогу сѣрыхъ хлѣбовъ до 250,000 пудовъ.

Эти четыре прибавки составляютъ итогъ около 2.500,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 550,000 пудовъ сѣрыхъ хлѣбовъ.

Слѣдовательно, вся масса хлѣбныхъ грузовъ, полученныхъ Одесскою желѣзною дорогою и не разошедшихся по ея мѣстности, доходить до 19.700,000 пудовъ пшеницы и кукурузы и 2.750,000 пудовъ сѣрыхъ хлѣбовъ.

Для опредѣленія, куда дѣвалась вся эта масса, необходимо разсмотрѣть цифры выгрузокъ въ оконечныхъ пунктахъ желѣзной дороги.

Оказывается, что:

1) въ Одессѣ было выгружено:

пшеницы и кукурузы . . .	19.100,000 пудовъ.
ржи, овса и ячменя . . .	2.000,000 »

2) на австрійскую желѣзную дорогу Карла Людвига передано:

пшеницы и кукурузы . . .	600,000 »
ржи, овса и ячменя . . .	750,000 »

И такъ, Одесса была главнымъ, почти исключительнымъ центромъ хлѣбнаго тяготѣнія для всей мѣстности Одесской желѣзной дороги. Нѣкоторымъ конкурентомъ ея былъ только пограничный Волочискъ или правильнѣе австрійская дорога Карла Людвига. Но съ этимъ конкурентомъ Одессѣ приходилось бороться только въ сѣверо-западной части Подольской губерніи. Опредѣлить мѣстность раздѣла между одесскимъ и австрійскимъ направленіемъ хлѣбныхъ грузовъ не трудно, на основаніи приведенныхъ выше цифръ. По отношенію къ пшеницѣ и кукурузѣ австрійское тяготѣніе почти не шло дальше Жмеринки, то есть не выходило изъ предѣловъ Волочиской вѣтви, такъ какъ съ этой вѣтви отправлено было 632 тысячи пудовъ, а въ Австрію передано 600 тысячъ пудовъ. По от-

ношенію же къ сѣрымъ хлѣбамъ, направленіе къ Австріи начиналось значительно южнѣе и переходило, повидимому, даже станцію Бирзулу; это видно изъ того, что Одесса получила только 2 милліона пудовъ означенныхъ хлѣбовъ, между тѣмъ какъ одна Елисаветградская вѣтвь отправила большее количество. Стало быть, въ Австрію шель хлѣбъ не только изъ Подольской, Кіевской и Черниговской, но отчасти даже изъ Херсонской губерніи.

Теперь рассмотримъ данныя о движеніи по Кіево-Брестской желѣзной дорогѣ.

Дорога эта, какъ уже замѣчено выше, въ 1872 году была открыта лишь отчасти; именно она состояла изъ участка между Кіевомъ и ст. Жмеринкою, въ 253 версты, и вѣтви отъ ст. Казатинъ къ Бердичеву, въ 25 верстъ. Она вовсе не служила движенію хлѣба на сѣверо-западъ, а только облегчала движеніе по направленію къ Одесской дорогѣ.

Обращаясь къ отчету Кіево-Брестской желѣзной дороги, мы встрѣчаемъ данныя, еще менѣе подробныя, чѣмъ по Одесской дорогѣ. Если на послѣдней соединялись въ одни итоги грузы пшеницы и кукурузы, а также грузы всѣхъ сѣрыхъ хлѣбовъ, то въ отчетѣ Кіево-Брестской дороги мы находимъ только одну графу цифръ для всего «зерноваго хлѣба». Недостатокъ этотъ, впрочемъ, не помѣшаетъ намъ выслѣдить преобладавшее направленіе хлѣбныхъ грузовъ. Нѣкоторое несходство въ цифрахъ передачи грузовъ съ одной дороги на другую, замѣчаемое въ обоихъ отчетахъ, также не достигаетъ настолько значительныхъ размѣровъ, чтобы тутъ могли возникнуть существенныя затрудненія при выводахъ.

Вся мѣстность, прилегавшая къ Кіево-Брестской дорогѣ, отправляла большія массы хлѣба. На протяженіи отъ Кіева до Жмеринки было только двѣ станціи, на которыхъ нагружено въ теченіе года менѣе чѣмъ по десяти тысячъ пудовъ. Станціи же: Фастовъ, Кожанка, Попельня, Голендры и Винница—отправили болѣе чѣмъ по сту тысячъ пудовъ каждая, причеиъ одна изъ

нихъ, Винница, отправила даже 381,589 пудовъ. Напротивъ, выгрузки на станціяхъ вообще были маловажны; только на одной ст. Голендры выгружено было 194,968 пудовъ. Ясно, что желѣзная дорога служила, главнымъ образомъ, вывозу хлѣба изъ своей мѣстности.

На всемъ протяженіи отъ Кіева до Жмеринки отправлено было по желѣзной дорогѣ 1.214,000 пудовъ хлѣба. На томъ же протяженіи выгружено на станціяхъ 310,000 пудовъ. И такъ, общій итогъ вывоза съ мѣстности составлялъ 904,000 пудовъ. (Незначительность движенія по этой дорогѣ, сравнительно съ послѣдующими годами, можетъ быть объясняема плохимъ урожаемъ 1872 года въ юго-западномъ краѣ).

Бердичевская вѣтвь имѣла ничтожное значеніе. Бердичевская станція отправила 21,997 пудовъ, а получила 58,441, т. е. перевѣсъ выгрузокъ на ней составилъ 36,444 пуда.

Независимо отъ отправокъ съ мѣстности, на Кіево-Брестскую желѣзную дорогу передано было съ сосѣдней Курско-Кіевской 443,000 пудовъ, а за вычетомъ обратно переданныхъ на послѣднюю съ Кіево-Брестской 14,000 пудовъ — 429,000 пудовъ.

Слагая все то количество хлѣба, какое было вывезено изъ мѣстности Кіево-Брестской дороги, съ количествомъ, переданнымъ на нее съ Курско-Кіевской, и нѣсколько закругляя цифру, мы получаемъ общій итогъ въ 1.675,000 пудовъ. Вотъ все хлѣбное движеніе Кіево-Брестской дороги. Теперь обратимся къ распредѣленію всего этого количества:

Въ конечномъ пунктѣ желѣзной дороги, Кіевѣ, было выгружено	260,000 пудовъ.
---	-----------------

Въ конечномъ пунктѣ вѣтви, Бер- дичевѣ, выгружено	60,000 »
--	----------

Въ мѣстности Кіево-Брестской дороги разошлось	310,000 »
--	-----------

На Курско-Кіевскую желѣзную дорогу отправлено	15,000 »
--	----------

На Одесскую желѣзную дорогу было передано	1.030,000 пудовъ.
Всего	1.675,000 пудовъ.

И такъ, Одесская желѣзная дорога взяла двѣ трети всего хлѣба Кіево-Брестской. Но если мы будемъ принимать въ расчетъ только общій итогъ вывоза съ мѣстности послѣдней, не обращая вниманія на мѣстное передвиженіе грузовъ между станціями, то значеніе Одесской желѣзной дороги, т. е. тяги къ Одессѣ и Волочиску, окажется гораздо значительнѣе. За-отдѣленіемъ мѣстнаго передвиженія, у насъ получатся слѣдующія цифры:

Мѣстность Кіево-Брестской до- роги дала для вывоза	865,000 пудовъ.
Съ Курско-Кіевской дороги по- лучено, за исключеніемъ количества даннаго ей въ обмѣнъ	425,000 »
Всего	1.290,000 пудовъ.

Изъ этого итога получили:

Кіевъ	260,000 пуд.
Одесская дорога	1.030,000 »

И такъ, четыре пятыхъ вывознаго движенія Кіево-Брестской дороги обращалось въ пользу Одесскаго направленія.

Судя по всѣмъ приведеннымъ цифрамъ, не трудно опредѣлить приблизительно районъ хлѣбнаго тяготѣнія къ Одессѣ и Волочиску, бывшій въ 1872 году. Въ этотъ районъ входили: вся мѣстность Одесской желѣзной дороги, мѣстность Кіево-Брестской, часть мѣстности Курско-Кіевской, линія отъ Елисаветграда до Крюкова и даже часть мѣстности Харьковско-Николаевской желѣзной дороги по ту сторону Днѣпра. Словомъ, этотъ районъ въ 1872 году охватывалъ Херсонскую, Подольскую, Кіевскую губерніи, Бессарабію и части губерній Черниговской и Полтавской. — Притомъ, этотъ районъ очень не-

равномѣрно раздѣлялся на свои два подраздѣленія, т. е. область тяготѣнія къ Одессѣ и область тяготѣнія къ австрійской границѣ. Въ послѣднюю область, по отношенію къ пшеничному вывозу, входила лишь небольшая часть Подольской губерніи до Жмеринки, а по отношенію къ сѣрымъ хлѣбамъ эта область являлась болѣе обширною.

Таково было положеніе дѣлъ въ 1872 году. Перейдемъ къ слѣдующему 1873 году.

Во второй половинѣ этого года уже были открыты: вся Кіево-Брестская и Бресто-Граевская дороги, отчего продукты югозападнаго края получили удобный доступъ къ Балтійскому морю, а также послѣдній участокъ Харьковско-Николаевской дороги, связавшій часть Херсонской и Полтавской губерній съ Николаевскимъ портомъ. По этому, теперь намъ придется слѣдить за хлѣбнымъ движеніемъ уже не по двумъ, а по четыремъ желѣзнымъ дорогамъ.

Начнемъ нашъ разборъ снова съ Одесской линіи. Такъ какъ отчетъ Одесской дороги за 1873 годъ оказывается нѣсколько болѣе подробнымъ, то мы получаемъ возможность показывать отдѣльно: 1) пшеницу съ кукурузою, 2) просо съ гречихою и 3) рожь съ овсомъ и ячменемъ. Показывая количества грузовъ, будемъ по прежнему нѣсколько закруглять цифры:

Со станцій участка отъ Одессы до Бирзулы отправлено было:

пшеницы и кукурузы .	2.229,000 пуд.
проса и гречихи. . .	88,000 »
ржи, овса и ячменя .	120,000 »

На тѣхъ же станціяхъ было выгружено:

пшеницы и кукурузы . .	39,000 пуд.
проса и гречихи . . .	3,000 »
ржи, овса и ячменя . .	43,000 »

Вычитая выгрузки изъ отправокъ, получимъ, что общій итогъ вывоза изъ мѣстности участка составлялъ: пшеницы и

кукурузы 2.190,000, проса и гречихи 85,000, а ржи, овса и ячменя 77,000 пудовъ.

На участкѣ отъ Елисаветграда до Бирзулы отправлено было со станцій: пшеницы и кукурузы 5.430,000 пудовъ, проса и гречихи 307,000, а ржи, овса и ячменя 2.532,000 пудовъ; выгружено же было на станціяхъ этого участка: пшеницы и кукурузы 30,000 пуд., проса и гречихи 3,000 пуд., а ржи, овса и ячменя 50,000 пудовъ. Такимъ образомъ, общій вывозъ изъ мѣстности составлялъ:

пшеницы и кукурузы	·	5.400,000	пуд.
проса и гречихи	. . .	304,000	»
ржи, овса и ячменя	. . .	2.482,000	»

На Бирзуло—Жмеринскомъ участкѣ со станцій отправлено было: пшеницы и кукурузы 6.920,000, проса и гречихи 85,000, а ржи, овса и ячменя 129,000 пудовъ. Выгружено же было: пшеницы и кукурузы 38,000, проса и гречихи 1,000, ржи, овса и ячменя 156,000 пудовъ. Слѣдовательно, въ общемъ итогѣ изъ мѣстности увезено:

пшеницы и кукурузы	. . .	6.882,000	пуд.
проса и гречихи	. . .	84,000	»

Что же касается ржи, овса и ячменя, то тутъ оказывается не вывозъ, а привозъ въ количествѣ 27,000 пудовъ.

Бессарабская вѣтвь Одесской желѣзной дороги представляетъ слѣдующія данныя: со станцій ея отправлено пшеницы и кукурузы 10.472,000 п., проса и гречихи 52,000, а ржи, овса и ячменя 208,000 тысячъ пудовъ; выгрузки на станціяхъ той же вѣтви составляли: пшеницы и кукурузы 259,000, проса и гречихи 54,000, ржи, овса и ячменя 322,000 пудовъ. Итакъ, общая сумма вывоза изъ мѣстности представляетъ:

пшеницы и кукурузы	10.213,000	пуд.
--------------------	------------	------

Что же касается прочихъ хлѣбовъ, то выгрузки превышали отправки, причемъ перевѣсъ первыхъ равнялся:

для проса и гречихи	. . .	2,000	пуд.
» ржи, овса и ячменя	. . .	114,000	»

Съ Волочискаго участка отправлено было пшеницы и кукурузы 2.200,000, проса и гречихи 286,000, а ржи, овса и ячменя 2.354,000 пудовъ. Выгружено: пшеницы и кукурузы 1.055,000, проса и гречихи 107,000, а ржи, овса и ячменя 2,160,000 пудовъ; но такъ какъ часть грузовъ, показанная выгруженною въ Волочискѣ, потомъ вновь значится отправленною за границу, на чужія дороги, то изъ только что означенныхъ цифръ отправки и выгрузки слѣдуетъ вычесть: хлѣбовъ первой категоріи 903 тысячи, второй 87 тысячъ и третьей 1.957,000 пудовъ. Затѣмъ, общій итогъ вывоза изъ мѣстности Волочискаго участка выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

пшеницы и кукурузы . . .	1.145,000 пуд.
проса и гречихи . . .	179,000 »
ржи, овса и ячменя . . .	194,000 »

Сличая вывозъ изъ мѣстностей всѣхъ пяти участковъ Одесской желѣзной дороги съ таковымъ же за 1872 годъ, мы замѣчаемъ большую разницу въ цифрахъ; такъ, изъ мѣстности прилегающей къ Одесско-Бирзульскому участку, т. е. западной части Херсонской губерніи, вывозъ уменьшился почти на одну пятую. Напротивъ, изъ сѣверной части Херсонской губерніи вывозъ увеличился почти на одну шестую; изъ южной части Подольской губерніи онъ увеличился вдвое, изъ мѣстности бессарабской вѣтви также вдвое, а изъ сѣверо-западной части Подольской губерніи (Волочискій участокъ) вывозъ увеличился даже втрое.

Это разнообразіе въ измѣненіи количествъ вывоза хлѣба можетъ быть объяснено тѣмъ, что въ 1873 году урожай былъ гораздо лучше, чѣмъ въ 1872 году, за исключеніемъ нѣкоторыхъ южныхъ мѣстностей Херсонской губерніи, прилежающихъ именно къ тому участку, на которомъ замѣчено уменьшеніе отправокъ хлѣба. Вслѣдствіе такихъ особенностей урожая, увеличеніе вывоза обнаружилось преимущественно въ Подольской губерніи и Бессарабіи.

Перейдемъ теперь къ передачамъ хлѣба на Одесскую желѣзную дорогу съ сосѣднихъ линій.

Съ Кіево-Брестской желѣзной дороги передано было на Одесскую, за вычетомъ хлѣбныхъ грузовъ, поступившихъ въ обмѣнъ:

пшеницы и кукурузы .	1.801,000 пуд.
проса и гречихи . . .	312,000 »
ржи, овса и ячменя . .	550,000 »

Съ Курско-Кіевской такимъ же образомъ передано на Одесскую:

пшеницы и кукурузы .	107,000 пуд.
проса и гречихи . . .	70,000 »
ржи, овса и ячменя . .	1.693,000 »

Съ Харьковско-Николаевской передано было слѣдующее количество:

пшеницы и кукурузы .	2.140,000 пуд.
ржи, овса и ячменя .	948,000 «

Сличеніе этихъ передачъ съ имѣвшими мѣсто въ предшествовавшемъ году приводитъ къ нѣкоторымъ особеннымъ выводамъ. Судя по тому, что урожай 1873 года въ южной Россіи вообще былъ лучше предшествовавшаго, слѣдовало бы ожидать, что передачи съ чужихъ дорогъ увеличатся почти въ той же пропорціи, въ какой увеличились хлѣбныя отправки изъ Подольской губерніи и Бессарабіи; но это случилось не вездѣ; такъ съ Кіево-Брестской дороги передача пшеницы дѣйствительно увеличилась слишкомъ вдвое (вмѣсто 730 т.—1,801 т. пудовъ), а передача сѣрыхъ хлѣбовъ даже почти вчетверо (съ 142 т. пуд. на 550 т. пудовъ); передача съ Курско-Кіевской дороги увеличилась еще значительнѣе; напротивъ, съ Харьковско-Николаевской линіи количество передачъ увеличилось гораздо слабѣе: вмѣсто 1.807,000 пудовъ, пшеницы и кукурузы передано было 2.140,000, а вмѣсто 152 т. пудовъ сѣрыхъ хлѣбовъ—948 тысячъ. Объясненія этому явленію можно искать или въ меньшемъ урожаѣ пшеницы въ мѣ-

стности Харьковско-Николаевской линіи, или въ отвлеченіи части ея грузовъ къ какому-нибудь другому направленію.

Сведемъ теперь общіе итоги всему хлѣбному движенію по Одесской дорогѣ въ 1873 году:

Вся мѣстность прилегающая къ этой дорогѣ дала для вывоза:

пшеницы и кукурузы .	25.800,000	пуд.
проса и гречихи . . .	650,000	»
ржи, овса и ячменя .	2.600,000	»

Кіево-Брестская, Харьково-Николаевская и Курско-Кіевская желѣзныя дороги дали Одесской:

пшеницы и кукурузы .	4.050,000	пуд.
проса и гречихи . . .	400,000	»
ржи, овса и ячменя .	3.200,000	»

Слѣдовательно, общій итогъ хлѣбныхъ грузовъ, полученныхъ Одесскою дорогою съ своей и чужихъ мѣстностей и не выгруженныхъ на ея станціяхъ, составляетъ:

пшеницы и кукурузы .	29.850,000	пуд.
проса и гречихи . . .	1.050,000	»
ржи, овса и ячменя .	5.800,000	»

Выходитъ, что вслѣдствіе хорошаго урожая количество вывозной пшеницы и кукурузы увеличилось слишкомъ въ полтора раза, а количество прочихъ хлѣбовъ въ три съ половиною раза, противъ предшествовавшаго года. Условія движенія по Одесской дорогѣ въ 1873 году были еще очень благоприятны.

Обратимся теперь къ назначенію всего того хлѣба, который былъ вывезенъ по Одесской дорогѣ:

Въ Одессѣ выгружено было:

пшеницы и кукурузы .	28.900,000	пуд.
проса и гречихи . . .	960,000	»
ржи, овса, и ячменя .	3.750,000	»

Отправлено въ Подволочискъ и на иностранныя желѣзныя дороги:

пшеницы и кукурузы .	950,000 пуд.
проса и гречихи . .	90,000 »
ржи, овса и ячменя .	2.050,000 »

И такъ, въ мѣстности Одесской дороги, дѣла оставались въ 1873 году почти въ прежнемъ положеніи. Главная масса пшеницы также тянулась къ Одессѣ, какъ и въ предшествовавшемъ году, и точно также около тридцатой части этого хлѣба ушло за австрійскую границу; по прежнему тяготѣніе къ Волочиску было значительнѣе, въ отношеніи къ сѣрымъ хлѣбамъ, чѣмъ по отношенію къ пшеницѣ (въ 1872 году къ Волочиску шла одна четверть этихъ хлѣбовъ, а въ 1873 болѣе трети). Граница между областями тяготѣнія къ Одессѣ и къ Волочиску осталась почти безъ измѣненія, такъ какъ весь отпускъ пшеницы за австрійскую границу не превышалъ количества отправокъ съ одного участка между Волочискомъ и Жмеринкою, а вывозъ черезъ ту же границу сѣрыхъ хлѣбовъ значительно превышалъ всѣ отправки изъ Подольской губерніи.

Переходя къ разсмотрѣнію движенія по Кіево-Брестской дорогѣ, намъ уже придется раздѣлить послѣднюю на нѣсколько частей, такъ какъ въ 1873 году эта дорога представлялась въ совершенно новомъ видѣ и имѣла слишкомъ вдвое большее протяженіе. Мы раздѣлимъ ее такъ: 1) участокъ отъ Кіева до Казатина, по которому могутъ идти грузы, отправляемые и къ Одессѣ и къ Бресту и къ австрійской границѣ; 2) участокъ отъ Казатина до Жмеринки, представляющій вѣтвь, отдѣляющуюся отъ главной линіи по направленію къ Одессѣ; 3) участокъ отъ Казатина до Здолбѣнова, по которому идутъ только тѣ грузы, которые направляются не къ Одессѣ, но безразлично какъ къ Бресту, такъ и къ австрійской границѣ; 4) участокъ отъ Здолбѣнова до Бреста, служащій одному Брестскому направленію и 5) Радзивиловскую

вѣтвь, отъ Здолбунова до Радзивилова, по которой грузы идутъ изъ югозападнаго края въ Австрію.

На Кіево-Казатинскомъ участкѣ въ 1873 году отправлено было со станцій всего зерноваго хлѣба 2.604,000 пудовъ, а выгружено было на тѣхъ же станціяхъ 483,000 пудовъ. Слѣдовательно, перевѣсъ отправокъ надъ выгрузками составлялъ 2.121,000 пудовъ.

На станціяхъ Жмеринской вѣтви принято для отправки 1.709,000 пудовъ, а выгружено 111,000 пудовъ, слѣдовательно, общій итогъ вывоза изъ мѣстности составлялъ 1.598,000 пуд.

На участкѣ отъ Казатина до Здолбунова отправлено было со станцій 608,000 пудовъ, а выгружено на станціяхъ того же участка 334,000 пудовъ. Итакъ, перевѣсъ отправокъ надъ выгрузками дошелъ тутъ только до 274,000 пудовъ.

На участкѣ отъ Здолбунова до Бреста отправлено было со станцій 277,000 пудовъ, а выгружено 167,000 пудовъ; слѣдовательно, тутъ перевѣсъ отправокъ надъ выгрузками былъ еще меньше—110,000 пудовъ.

Наконецъ, на Радзивилдовской вѣтви отправлено было со станцій 1.955,000 пудовъ, а выгружено 1.694,000 пудовъ, но такъ какъ и здѣсь (подобно тому какъ мы видѣли на Волочискомъ участкѣ Одесской линіи) часть отправокъ и выгрузокъ числится вдвойнѣ, то надобно изъ суммы тѣхъ и другихъ вычесть 1.686,000 пудовъ, (количество выгрузокъ собственно въ Радзивилдовѣ); тогда количество отправокъ выразится въ 269,000, а выгрузокъ—въ 8,000 пудовъ, то есть весь итогъ вывоза изъ мѣстности Радзивилдовской вѣтви составитъ 261,000 пудовъ.

Приведенныя данныя даютъ намъ возможность охарактеризовать дѣятельность каждаго участка Кіево-Брестской желѣзной дороги въ первое время послѣ ея открытія. Оказывается, что обильными отправками грузовъ отличались только Кіево-Казатинскій и Казатино-Жмеринскій участки, то есть та часть линіи, которая была открытою еще прежде 1873 года.

По новымъ же участкамъ, мѣстность которыхъ болѣе скудна производительностью, преимущественно передвигался хлѣбъ, нагруженный въ чужихъ мѣстностяхъ.

Сличая количество отправокъ на Кіево-Брестской линіи въ 1872 и 1873 году, мы увидимъ, что здѣсь хорошій урожай послѣдняго года отразился очень замѣтно. Прежде на протяженіи отъ Кіева до Жмеринки итогъ отправокъ хлѣба составлялъ только около 900 тысячъ пудовъ, а въ 1873 году онъ уже дошелъ слишкомъ до 3.700,000 пудовъ, то есть отправки увеличились вчетверо.

Независимо отъ отправокъ изъ собственной мѣстности Кіево-Брестской желѣзной дороги, на послѣднюю было передано съ Курско-Кіевской линіи—4.729,000 пудовъ. Итакъ, все движеніе по Кіево-Брестской дорогѣ въ 1873 году представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Собственная мѣстность названной линіи	
дала	4.364,000 пуд.
Съ мѣстности Курско-Кіевской дороги	
получено	4.729,000 »
<hr/>	
Всего .	9.093,000 пуд.

Все это количество распредѣлилось слѣдующимъ образомъ:

На Одесскую желѣзную дорогу было	
передано	3.666,000 пуд.
На Бресто-Граевскую	396,000 »
На Варшаво-Тереспольскую	801,000 »
На австрійскую желѣзную дорогу Кар-	
ла-Людовика	2.681,000 »
Выгружено въ Брестѣ	1.549,000 »
<hr/>	
Всего .	9.093,000 пуд.

Выгрузки въ Брестѣ показаны здѣсь въ слишкомъ большомъ количествѣ. Можетъ быть, въ составѣ ихъ значится и часть грузовъ, показанныхъ потомъ переданными на Бресто-Граев-

скую и Варшаво-Тереспольскую линіи, на которыя эти грузы могли поступить именно изъ Бреста.

Изъ приведенныхъ данныхъ можно заключить, что Кіево-Брестская линія съ самаго открытія своего на всемъ протяженіи перестала служить преимущественно Одесскому направлению хлѣба. На Одесскую дорогу она, въ 1873 году, дала только двѣ пятыхъ своего хлѣба (тогда какъ прежде четыре пятыхъ).

Войдя въ связь съ прусскими и австрійскими дорогами, а также съ сѣтью дорогъ привислянскихъ губерній, она передала имъ большую часть своихъ хлѣбныхъ грузовъ, и въ тоже время питала нѣкоторыя мѣстности сѣверо-западнаго края.

Послѣ Одесской, австрійская дорога Карла Людвигъ взяла съ Кіево-Брестской хлѣба больше всѣхъ другихъ дорогъ; такимъ образомъ, одесскому тяготѣнію уже въ 1873 году приходилось бороться разомъ съ австрійскимъ, прусскимъ и варшавскимъ. Хотя на Одесскую линію и было передано въ 1873 году больше, чѣмъ въ 1872-мъ, но не весь приростъ отправокъ, бывшій слѣдствіемъ хорошаго урожая, обратился въ пользу Одессы; сличая цифры отправокъ изъ мѣстности каждаго участка Кіево-Брестской линіи съ цифрами выгрузокъ въ конечныхъ ея пунктахъ, нельзя не замѣтить, что Брестъ, Бресто-Граевская, Варшаво-Тереспольская и австрійскія дороги получили далеко не одинъ только тотъ хлѣбъ, который былъ произведенъ мѣстностями новыхъ участковъ Кіево-Брестской линіи и который прежде двигался гужемъ и водою; они получили также значительную массу хлѣба съ Курско-Кіевской линіи и изъ мѣстностей Кіевской губерніи. И такъ, появленіе конкуренціи между желѣзными дорогами тутъ уже становится ощутительнымъ.

Обратимся къ дѣятельности Бресто-Граевской линіи въ первое время послѣ ея открытія:

Въ 1873 году дѣятельность этой дороги была еще очень слаба и выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Со всѣхъ ея станцій было отправлено:

пшеницы	163,000 пудовъ.
ржи	316,000 »

(Въ томъ числѣ со станціи Бѣлостокъ, соприкасающейся съ С.-Петербургско-Варшавскою линіею, пшеницы 16 тысячъ и ржи 131 тысяча пудовъ).

Выгружено же на всѣхъ станціяхъ:

пшеницы	51,000 пудовъ.
ржи	266,000 »

(Въ томъ числѣ въ Бѣлостокѣ пшеницы 44,000 и ржи 205 тысячъ пудовъ).

Съ Кіево-Брестской дороги было получено:

пшеницы	87,000 пудовъ.
ржи	162,000 »

Съ С.-Петербургско-Варшавской—ржи 232,000 »

И такъ, общій итогъ мѣстныхъ грузовъ и полученныхъ съ Кіево-Брестской линіи доходилъ до 250 тысячъ пудовъ пшеницы и 710 тысячъ пудовъ ржи.

Количество это распредѣлилось слѣдующимъ образомъ:

	пшеницы.	ржи.
На Восточн.-Прусскую дорогу пере-	п у д о в ъ:	
дано	200,000	444,000
Въ Бѣлостокѣ выгружено	44,000	205,000
Въ мѣстности Бресто-Граевской до-		
роги разошлось	6,000	61,000

И такъ, дѣятельность Бресто-Граевской дороги состояла, главнымъ образомъ, въ томъ, что она полученные съ другихъ дорогъ грузы передавала на Прусскую и отчасти С.-Петербургско-Варшавскую линію.

Кромѣ ржи и пшеницы, по Бресто-Граевской линіи перевозились еще овесъ и ячмень, но въ значительно меньшемъ количествѣ, причемъ они также представляли преимущественно передвиженіе съ Кіево-Брестской дороги на Прусскую.

Харьково-Николаевская желѣзная дорога окончена была только въ концѣ 1873 года, но не смотря на то, движеніе къ Николаевскому порту въ этомъ году уже успѣло обнаружиться довольно ощутительно. Со станцій этой дороги отправлено было:

пшеницы и пшена.	. . . 2.869,000 пуд.
ржи	2 287,000 »

Изъ этого количества было выгружено:

а) въ Елисаветградѣ:

пшена и пшеницы.	. . . 1.391,000 пуд.
ржи	953,000 »

б) въ Николаевѣ:

пшена и пшеницы.	. . . 1.170,000 »
ржи	1.136,000 »

Остальное количество этихъ хлѣбовъ, будучи выгружено на разныхъ станціяхъ линіи, разошлось по мѣстности Харьковско-Николаевской дороги.

И такъ, въ Николаевѣ потянулось почти столько же пшеницы, какъ и въ Елисаветградѣ, представляющій пунктъ соединенія Харьковско-Николаевской линіи съ Одесскою дорогою. Что же касается ржи, то ее въ Николаевѣ пошло даже больше. Слѣдовательно, тяготѣніе къ Николаеву уже было значительно; можетъ быть оно и составляло причину незначительной разницы въ передачахъ хлѣба съ Харьковско-Николаевской дороги на Одесскую въ 1872 и 1873 году, при значительной разницѣ въ степени урожая хлѣба въ эти годы. Во всякомъ случаѣ, есть основаніе предполагать, что въ 1873 году Николаевъ уже оказывалъ Одессѣ нѣкоторую конкуренцію по хлѣбной торговлѣ.

Сводя всѣ данныя за 1873 годъ, нельзя не видѣть, что хотя общее количество привоза хлѣба въ Одессу и увеличи-

лось противъ предыдущаго года, но географическіе размѣры Одесскаго района нѣсколько сократились. Хорошій урожай 1873 года, при сохраненіи прежняго направленія грузовъ, могъ бы въ большей степени увеличить Одесскій привозъ, чѣмъ это оказалось на самомъ дѣлѣ. Впрочемъ, мы не будемъ дѣлать попытокъ къ опредѣленію границъ Одесскаго района въ 1873 году, такъ какъ данныя слѣдующаго, 1874 года, дадутъ намъ для этого больше основаній. Данныя 1874 года отчасти помогутъ и выясненію причинъ упадка дѣлъ Одесской желѣзной дороги.

Теперь переходимъ къ разсмотрѣнію хлѣбнаго движенія въ послѣднемъ отчетномъ, т. е. въ 1874 году, и начнемъ по прежнему съ Одесской дороги.

Такъ какъ отчетъ Одесской дороги за 1874 годъ полнѣе всѣхъ предыдущихъ, то здѣсь мы можемъ уже отдѣлить пшеницу отъ кукурузы, а также рожь отъ овса и ячменя.

На Одесско-Бирзульскомъ участкѣ въ 1874 году было отправлено со станцій и выгружено на станціяхъ:

	отправлено:	выгружено:
пшеницы . . .	522,000 пуд.	84,000 пуд.
ржи.	2,000 »	51,000 »
овса.	— »	5,000 »
ячменя	3,000 »	14,000 »
кукурузы . . .	56,000 »	156,000 »

На участкѣ отъ Бирзулы до Елисаветграда отправки и выгрузки выражались въ слѣдующихъ цифрахъ:

	отправлено:	выгружено:
пшеницы . . .	5.904,000 пуд.	37,000 пуд.
ржи.	1.303,000 »	8,000 »
овса.	1.103,000 »	3,000 »
ячменя.	1.193,000 »	4,000 »
кукурузы . . .	13,000 »	4,000 »

На участкѣ отъ Бирзулы до Жмеринки:

	отправлено:	выгружено:
пшеницы. . . .	6.899,000 пуд.	88,000 пуд.
ржи	241,000 »	25,000 »
овса	59,000 »	3,000 »
ячменя	157,000 »	23,000 »
кукурузы. . . .	253,000 »	4,000 »

На Бессарабской вѣтви Одесской желѣзной дороги (отъ ст. Раздѣльной до ст. Корнешти):

	отправлено:	выгружено:
пшеницы. . . .	5.213,000 пуд.	307,000 пуд.
ржи	29,000 »	386,000 »
овса	24,000 »	76,000 »
ячменя	147,000 »	47,000 »
кукурузы . . .	396,000 »	224,000 »

На Волочискомъ участкѣ (Волочискъ-Жмеринка):

	отправлено:	выгружено:
пшеницы. . . .	1.300,000 пуд.	120,000 пуд.
ржи	474,000 »	2,000 »
овса	380,000 »	1,000 »
ячменя	130,000 »	24,000 »
кукурузы . . .	1,000 »	17,000 »

Вычитая выгруженное количество изъ отправленнаго, выдѣляя внутреннее передвиженіе хлѣба между станціями Одесской дороги и обмѣнъ грузовъ, мы получимъ слѣдующіе общіе итоги вывоза хлѣба изъ мѣстности Одесской дороги:

Участки желѣзной дороги: Перевѣсъ отправокъ надъ выгрузками, т. е. общій итогъ вывоза изъ мѣстности:

	пшеница:	рожь:	овесъ:	ячмень:	кукуруза:
		п	у	д	ы:
1. Одесско-Бирзульскій .	438.000	—49,000	—5.000	—11,000	—100,000
2. Бирзуло - Елисаветград- скій	5.867,000	1.295,000	1.100,000	1.189,000	9,000
3. Бирзуло-Жмеринскій. .	6.811,000	216,000	56,000	134,000	249,000
4. Бессарабская вѣтвь . .	4.906,000	—357,000	—52,000	100,000	172,000
5. Волочиско-Жмеринскій.	1.180,000	472,000	379,000	106,000	—16,000

При сличеніи этихъ цифръ съ данными за предшествующій годъ очень замѣтно выдаются особенности урожая 1874 года. Урожай этотъ былъ очень обиленъ, но за исключеніемъ нѣкоторыхъ южныхъ мѣстностей Херсонской губерніи и Бессарабіи, гдѣ, напротивъ, хлѣба собрано было мало. Данныя относящіяся къ отправкамъ и выгрузкамъ какъ на Одесской, такъ и на Кіево-Брестской линіи показываютъ, что хлѣбное обиліе въ 1874 году было болѣе значительно, чѣмъ въ 1873 году, вездѣ, кромѣ пострадавшихъ мѣстностей, которыя даже получали хлѣбъ изъ чужихъ мѣстъ.

Вывозъ пшеницы изъ мѣстности Бессарабской вѣтви уменьшился слишкомъ вдвое, а изъ мѣстности Одесско-Бирзульскаго участка даже впятеро. Напротивъ изъ мѣстности Бирзуло-Елисаветградскаго участка вывозъ увеличился около 8⁰/₀, изъ мѣстности Бирзуло-Жмеринскаго на 1¹/₄ ⁰/₀, а изъ мѣстности Волочискаго—почти на 2⁰/₀. Въ то же время, въ мѣстности Одесско-Бирзульскаго участка и Бессарабской вѣтви ввезено было значительное количество ржи, овса, ячменя и кукурузы, нужныхъ для потребленія мѣстнаго населенія.

Обратившись къ передачамъ хлѣбныхъ грузовъ на Одесскую дорогу съ чужихъ дорогъ, мы встрѣчаемся съ данными особенно заслуживающими вниманія: на Одесскую дорогу передано было (за вычетомъ обратныхъ передачъ):

Съ Курско-Кіевской:

пшеницы	8,000	пудовъ.
овса	25,000	»
ржи	395,000	»
ячменя	2,000	»

Съ Кіево-Брестской:

пшеницы	885,000	»
овса	57,000	»
ржи	230,000	»
ячменя	37,000	»

Съ Харьковско-Николаевской:

пшеницы	1.613,000	пудовъ.
овса	172,000	»
ржи	529,000	»
ячменя	182,000	»

Сравнивая эти данныя съ данными 1873 года, мы замѣчаемъ, что передачи на Одесскую линію не увеличились, какъ этого можно было бы ожидать судя по большему обилію урожая, а напротивъ *уменьшились*. Съ Кіево-Брестской дороги, пшеницы передано было слишкомъ вдвое меньше противъ 1873 года, съ Харьковско-Николаевской почти на 25% меньше, а съ Курско-Кіевской только передача ржи имѣла нѣсколько значительный размѣръ (впрочемъ слишкомъ вчетверо меньше противъ прежняго), передачи же прочихъ хлѣбовъ были совершенно ничтожны и случайны.

Если при болѣе значительномъ урожаѣ и при болѣе значительныхъ отправкахъ хлѣба изъ мѣстностей Курско-Кіевской и Кіево-Брестской дорогъ передачи съ послѣднихъ на Одесскую линію уменьшились, то объясненіемъ тутъ можетъ быть только измѣненіе въ направленіи хлѣбныхъ грузовъ; выходитъ, что часть хлѣба производимаго въ мѣстностяхъ Курско-Кіевской и Кіево-Брестской линій вмѣсто Одессы направилась уже къ другимъ исходнымъ пунктамъ. Это сдѣлается еще яснѣе, когда мы рассмотримъ хлѣбное движеніе на другихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Теперь сведемъ общіе итоги движенія хлѣбныхъ грузовъ по Одесской желѣзной дорогѣ.

Собственная мѣстность Одесской дороги дала для вывоза:

пшеницы около	19.200,000	пудовъ.
ржи	1.580,000	»
овса	1.480,000	»
ячменя	1.520,000	»
кукурузы	315,000	»

Съ чужихъ дорогъ передано на Одесскую:

пшеницы	2.510,000	пудовъ.
ржи.	810,000	»
овса	250,000	»
ячменя.	220,000	»

Всего:

пшеницы	21.710,000	пудовъ.
ржи	2.390,000	»
овса	1.730,000	»
ячменя	1.740,000	»
кукурузы	315,000	»

Все это количество распредѣлилось слѣдующимъ образомъ:

Въ Одессѣ выгружено было:

пшеницы	20.780,000	пудовъ.
ржи	1.400,000	»
овса	1.480,000	»
ячменя	1.482,000	»
кукурузы	310,000	»

Въ Подволочискѣ и на иностранныя дороги передано было:

пшеницы	950,000	пудовъ.
ржи.	1.350,000	»
овса	240,000	»
ячменя.	246,000	»
кукурузы	5,000	»

И такъ, привозъ въ Одессу въ 1874 году уменьшился почти на третью часть противъ 1873 года и былъ немного значительнѣе, чѣмъ въ мало-урожайномъ 1872 году. Ближайшими причинами подобнаго явленія, по даннымъ желѣзнодорожнаго отчета, оказываются двѣ: во-первыхъ неурожай въ частяхъ Бессарабіи и Херсонской губерніи, а во-вторыхъ уменьшеніе передачь хлѣба съ чужихъ дорогъ. Первая причина оказывается даже значительнѣе, такъ какъ одно уменьшеніе отправокъ изъ западной части Херсонской губерніи и Бессарабіи выразилось въ цифрѣ около 7 милліоновъ пудовъ пшеницы,

между тѣмъ какъ передачи пшеницы съ чужихъ дорогъ уменьшились только на сумму около полутора милліоновъ пудовъ. Вторая же причина выражаетъ не-что иное, какъ вліяніе конкуренціи сѣверо-западныхъ дорогъ и направленія хлѣба къ Николаеву.

Что касается движенія хлѣба къ Волочиску, то оно почти не представило никакой перемѣны; какъ количество пшеницы, такъ и количество сѣрыхъ хлѣбовъ, переданныя черезъ Волочискъ за границу въ 1873 и 1874 годахъ, были почти одинаковы. При общемъ уменьшеніи движенія по Одесской дорогѣ, это уменьшеніе ослабило подвозъ только къ главному конечному пункту линіи—Одессѣ.

Движеніе по Кіево-Брестской и Харьково-Николаевской дорогамъ всего нагляднѣе доказываетъ появленіе конкуренціи Одесскому направленію хлѣбныхъ грузовъ.

На участкѣ отъ Кіева до Казатина въ 1874 году отправлено было со станцій пшеницы и ржи 4.870,000 пудовъ, овса 258,000, ячменя 600,000, гречихи 98,000 пудовъ; выгружено же было: пшеницы и ржи 223,000, овса 97,000, ячменя 45,000, гречихи 11,000 пудовъ.

На участкѣ отъ Казатина до Жмеринки пшеницы и ржи отправлено 2.114,000, а выгружено 41,000 пудовъ, овса отправлено 88,000, а выгружено 2,000, ячменя отправлено 135,000, а выгружено 8,000 пудовъ, гречихи отправлено 1,000 пудовъ.

На участкѣ отъ Казатина до Здолбунова пшеницы и ржи отправлено 1.558,000, а выгружено 199,000, овса отправлено 677,000 а выгружено 33,000, ячменя отправлено 311,000, а выгружено 40,000, гречихи отправлено 62,000, а выгружено 3,000 пудовъ.

На участкѣ отъ Здолбунова до Бреста пшеницы и ржи отправлено 944,000, а выгружено 412,000 пудовъ, овса отправлено 332,000, а выгружено 91,000, ячменя отправлено 181,000, а выгружено 46,000, гречихи отправлено 39,000, а выгружено 27,000 пудовъ.

На Радзивилловской вѣтви отправлено было со станцій: пшеницы и ржи 4.049,000 пудовъ, овса 236,000, ячменя 221,000, гречихи 61,000 пудовъ. Выгружено же было: пшеницы и ржи 3.399,000, овса 150,000, ячменя 206,000, гречихи 85 тысячъ пудовъ. Но такъ какъ часть грузовъ, показанныхъ въ отчетѣ выгруженными въ Радзивиловѣ, была отправлена за границу изъ Радзивилова же, то изъ суммъ какъ отправокъ, такъ и выгрузокъ слѣдуетъ вычесть пшеницы и ржи около 3.398,000 пудовъ.

И такъ на Кіево-Брестской дорогѣ замѣчается большое увеличеніе хлѣбныхъ отправокъ сравнительно съ 1873 годомъ. На участкѣ отъ Кіева до Казатина отправки увеличились слишкомъ вдвое, на Казатино-Жмеринскомъ почти на треть, на Казатино-Здолбуновскомъ слишкомъ въ четыре раза, на Здолбуново-Брестскомъ въ пять разъ и на Радзивилловской вѣтви слишкомъ въ четыре раза. Въ тоже время, почти на всѣхъ участкахъ уменьшилось количество выгрузокъ; все это показываетъ, что въ болѣе производительныхъ частяхъ мѣстности Кіево-Брестской дороги было большее обиліе хлѣба, а въ относительно скудныхъ меньше чувствовалось надобности въ привозномъ хлѣбѣ.

Общія суммы перевѣса отправокъ надъ выгрузками, выражающія итогъ вывоза хлѣба изъ мѣстности, представляются въ 1874 году въ слѣдующемъ видѣ:

Участки Кіево-Брестской дороги:	пшеница и рожь:	овесъ:	ячмень:	гречиха:
	п	у	д	ы:
Кіево-Казатинскій	4.647,000	161,000	555,000	87,000
Казатино-Жмеринскій . . .	2.073,000	86,000	127,000	1,000
Казатино-Здолбуновскій . .	1.359,000	644,000	271,000	59,000
Здолбуново-Брестскій . . .	532,000	223,000	135,000	12,000
Радзивилловская вѣтвь . .	650,000	86,000	15,000	24,000

Выходитъ, что общее количество хлѣба, вывезеннаго Кіево-Брестскою дорогою изъ своей мѣстности, въ 1874 году было слишкомъ вдвое больше чѣмъ въ 1873 году.

Перейдемъ теперь къ передачамъ хлѣба на Кіево-Брестскую дорогу съ чужихъ линій.

Съ Курско-Кіевской дороги передано было пшеницы и ржи 6.465,000 пудовъ, овса 1.416,000, ячменя 197,000, гречихи 254,000 пудовъ. Обратно на Курско-Кіевскую передано 3,000 пудовъ пшеницы и по 4,000 пудовъ овса и ячменя.

Соединяя количества отправокъ съ мѣстности и количества передачъ съ чужихъ дорогъ и закругляя цифры, получимъ слѣдующее:

Собственная мѣстность Кіево-Брестской дороги дала для вывоза:

пшеницы и ржи	9.260,000	пудовъ.
овса	1.200,000	»
ячменя	1.100,000	»
гречихи	140,000	»

Съ Курско-Кіевской дороги передано на Кіево-Брестскую:

пшеницы и ржи.	6.460,000	пудовъ.
овса.	1.410,000	»
ячменя	200,000	»
гречихи	250,000	»

Весь итогъ вывоза составляетъ:

пшеницы и ржи	15.720,000	пудовъ.
овса	2.610,000	»
ячменя	1.300,000	»
гречихи	390,000	»

Итакъ движеніе хлѣба по Кіево-Брестской дорогѣ въ 1874 году по размѣру своему приближалось уже къ движенію по Одесской.

Все только что приведенное количество распредѣлилось слѣдующимъ образомъ:

На Одесскую желѣзную дорогу передано, (за вычетомъ обратно переданныхъ грузовъ):

пшеницы и ржи.	1.520,000	пудовъ.
овса	70,000	»

ячменя.	25,000	пудовъ.
гречихи	40,000	»

На Бресто-Граевскую:

пшеницы и ржи.	5.300,000	пудовъ.
овса.	1.915,000	»
ячменя.	715,000	»
гречихи	120,000	»

На Варшаво-Тереспольскую:

пшеницы и ржи	600,000	пудовъ.
овса	269,000	»
ячменя	290,000	»
гречихи	30,000	»

На австрійскую дорогу Карла-Людвига:

пшеницы и ржи	8.420,000	пудовъ.
овса	245,000	»
ячменя	270,000	»
гречихи	200,000	»

Выходитъ, что Кіево-Брестская желѣзная дорога служить уже преимущественно сѣверо-западному направленію хлѣбныхъ грузовъ. Изъ всего вывезеннаго ею количества пшеницы и ржи она въ 1874 году дала Одесской дорогѣ едва лишь десятую часть. Напротивъ, Бресто-Граевской она дала болѣе трети, а австрійской дорогѣ Карла-Людвига болѣе половины. Прочіе хлѣба пошли преимущественно на Бресто-Граевскую линію. И такъ, Кіево-Брестская дорога всего болѣе содѣйствовала направленію хлѣба за австрійскую границу. Наиболѣе сильными конкуррентами Одесской дорогѣ оказались—дорога Карла-Людвига, а за нею уже Бресто-Граевская. На двѣ послѣднія дороги шелъ хлѣбъ не только нагруженный на новыхъ участкахъ Кіево-Брестской, но также и изъ мѣстностей прежде входившихъ въ Одесскій раіонъ. Это видно изъ того, что отправки со станцій новыхъ участковъ были значительно меньше, чѣмъ передачи на обѣ названныя линіи. Если же сравнить количество хлѣба переданное на Одесскую дорогу съ ко-

личествомъ отправокъ со станцій ближайшаго къ Одесской линіи участка (Казатино-Жмеринскаго), то выйдетъ, что даже и эти отправки не всё пошли къ Одессѣ; какъ выше замѣчено, Одесской дорогѣ было передано только 1.522,000 пудовъ пшеницы и ржи, а между тѣмъ на Казатино-Жмеринскомъ участкѣ перевѣсъ отправокъ надъ выгрузками составлялъ 2.073,000 пудовъ. Отсюда можно заключать, что не весь этотъ участокъ входилъ въ Одесскій районъ, то-есть, что граница послѣдняго не доходила до Казатина и почти совпадала съ границею между Кіевскою и Подольскою губерніями.

Вліяніе конкуренціи тутъ уже обнаружилось очень ясно.

Отчетъ Бресто-Граевской желѣзной дороги представляетъ слѣдующія данныя:

Съ Кіево-Брестской дороги на Бресто-Граевскую въ 1874 году передано было:

пшеницы	1.950,000	пудовъ.
ржи	3.075,000	»
овса	1.960,000	»
ячменя	679,000	»
гречихи	129,000	»

Съ С.-Петербурго-Варшавской:

ржи	68,000	пудовъ.
пшеницы.	4,000	»
овса	10,000	»
ячменя	15,000	»

Съ прочихъ дорогъ:

ржи.	82,000	пудовъ.
овса.	10,000	»

На станціяхъ Бресто-Граевской дороги нагружено (т. е. получено этою дорогою съ собственной мѣстности):

пшеницы.	226,000	пудовъ.
ржи	565,000	»
овса	190,000	»

ячменя	55,000 пудовъ.
гречихи	9,000 »

Въ общемъ итогѣ, мѣстныхъ и переданныхъ съ чужихъ дорогъ грузовъ получается:

пшеницы	2.181,000 пудовъ.
ржи	3.790,000 »
овса	2.170,000 »
ячменя	740,000 «
гречихи	138,000 »

Все это количество распредѣлилось такъ:

Передано на Восточно-Прусскую южную дорогу:

пшеницы	2.065,000 пудовъ.
ржи.	3.545,000 »
овса	2.100,000 »
ячменя.	695,000 »
гречихи	137,000 »

Передано на С.-Петербургско-Варшавскую:

пшеницы	5,000 пудовъ.
ржи.	1,000 »
ячменя.	1,000 »
гречихи	1,000 »

Остальное количество разошлось по собственной мѣстности Бресто-Граевской дороги.

И такъ, и въ 1874 году дѣятельность Бресто-Граевской дороги состояла въ томъ, что она получала хлѣбъ съ Кіево-Брестской и, присоединивъ къ нему небольшое количество хлѣба собственной мѣстности, почти все это передавала за границу, на Восточно-Прусскую южную дорогу.

Намъ остается разсмотрѣть еще итоги дѣятельности Харьковско-Николаевской линіи въ 1874 году.

Въ этомъ году выгружено было по линіи и передано на чужія дороги:

пшеницы.	5.450,000 пудовъ.
ржи	4.200,000 »

овса	800,000	пудовъ.
ячменя	1.405,000	»

Изъ всего этого количества:

На Одесскую линію передано:

пшеницы	1.525,000	пудовъ.
ржи.	590,000	»
овса.	190,000	»
ячменя.	255,000	»

Выгружено въ Николаевъ:

пшеницы.	3.265,000	»
ржи	3.430,000	»
овса	540,000	»
ячменя	905,000	»

Выходитъ, что хлѣбное движеніе по Харьковско-Николаевской линіи обращалось преимущественно въ пользу Николаева; къ Николаеву направилось двѣ трети передвигавшейся по дорогѣ пшеницы, ячменя и овса и болѣе трехъ четвертей ржи. Одновременно съ значительными выгрузками въ Николаевъ передачи на Одесскую линію уменьшились; не смотря на хорошій урожай 1874 года, Харьковско-Николаевская дорога дала Одесской меньше пшеницы, чѣмъ даже въ 1872 году. Изъ этого нельзя не заключить, что Николаевъ положительно уже сдѣлался конкурентомъ Одессы.

Всѣ приведенныя въ настоящей статьѣ данныя даютъ основанія заключить, что прежнія ожиданія перемѣнъ въ направленіи хлѣбныхъ грузовъ юго-западной Россіи дѣйствительно начинаютъ сбываться. Соединеніе рельсовымъ путемъ юго-западной Россіи съ Балтійскимъ моремъ и западно-европейскими желѣзными дорогами въ самомъ дѣлѣ отвлекло значительную часть хлѣба отъ Одессы, и умалило ея значеніе въ хлѣбной торговлѣ. Подобное же дѣйствіе имѣло и продолженіе желѣзнодорожной сѣти до Николаева. Сѣверная граница Одесскаго

раіона теперь проходить въ срединѣ Подольской губерніи и въ южной части Кіевской губерніи, а восточная не далѣе восточной части Херсонской губерніи; впрочемъ и этими границами обозначается Одесскій раіонъ только въ отношеніи къ пшеничному хлѣбу; относительно прочихъ хлѣбовъ Одесскій раіонъ оказывается еще ограниченнѣе.

Къ постояннымъ причинамъ уменьшенія хлѣбнаго привоза въ Одессу присоединилась еще временная—неурожай въ части южной Россіи: все это вмѣстѣ не могло не ухудшить положенія дѣлъ Одесской дороги, каковому ухудшенію разумѣется содѣйствовали еще и другія причины, разсмотрѣніе которыхъ не составляетъ предмета настоящей статьи.

Наиболѣе сильнымъ конкурентомъ Одесскому направленію хлѣбныхъ грузовъ оказалось однако не направленіе къ Кенигсбергскому порту, а направленіе къ Радзивилову, т. е. къ австрійской желѣзной дорогѣ Карла Людвига. Этому послѣднему направленію особенно подчиняются грузы пшеницы. Такимъ образомъ, для Одессы прозеденіе Радзивиловской вѣтви имѣло болѣе важное значеніе, чѣмъ прозеденіе главной линіи Кіево-Брестской желѣзной дороги.

Хлѣбъ, производимый въ большей части Кіевской и въ Волынской губерніи, а также въ части мѣстности Курско-Кіевской желѣзной дороги, теперь раздѣляется между тремя направленіями: къ Радзивилову, къ Варшавѣ и къ Граеву, то есть хлѣбъ этотъ идетъ въ Австрію, въ прувислянскія губерніи и въ Пруссію. Раздѣлить раіоны этихъ трехъ направленій пока мѣсть еще трудно; видно, однако, что Кенигсбергскій раіонъ захватываетъ значительную часть юго-западнаго края.

Впрочемъ и настоящее положеніе дѣла едва ли можно считать установившимся; такъ какъ по частнымъ пзвѣстіямъ въ Подольской губерніи усиливаются закупки хлѣба для Кенигсберга, то можно думать, что Одесскій раіонъ еще уменьшится сравнительно съ настоящимъ своимъ размѣромъ. Переграниченіе хлѣбныхъ раіоновъ требуетъ извѣстнаго времени, по-

чему можно думать, что въ 1874 году только намѣтились главныя черты этого переграниченія, точное же опредѣленіе подробностей послѣдняго—дѣло дальнѣйшаго времени. Отчеты желѣзныхъ дорогъ за 1875 годъ, такимъ образомъ, будутъ еще представлять интересъ въ отношеніи къ предмету настоящей статьи.

Ожидаемое открытіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ напримѣръ Привислянскій и послѣдняго участка Одесской, отъ Корнешти до Прута, по всей вѣроятности, произведутъ еще новыя измѣненія, новыя проявленія конкуренціи желѣзныхъ дорогъ; слѣдовательно, процессъ переграниченія раіоновъ хлѣбной торговли замедлится еще года на два или на три; каковы бы ни были однако результаты этого процесса — они едва ли послужатъ въ пользу Одессѣ.

Θ. Воропоновъ.

ЗНАЧЕНИЕ ХЛѢБНЫХЪ ГРУЗОВЪ ВЪ ОБЩЕМЪ ТОВАРНО-ГРУЗОВОМЪ ДВИЖЕНІИ РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

(Продолженіе *).

VI.

Дальнѣйшій анализъ цифровыхъ данныхъ, которыми выражается процессъ и развитіе грузового движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ по отношенію исключительно къ хлѣбнымъ грузамъ, еще болѣе укрѣпляетъ изслѣдователя въ той истинѣ, что экономическая гипотеза извѣстнаго европейскаго ученаго, барона Гакстгаузена, приведенная въ первой части настоящаго очерка, если и оправдалась уже эксплуатаціонною практикою русскихъ желѣзныхъ дорогъ, то не вполне съ тѣми экономическими результатами, которые вытекали изъ гипотезы барона Гакстгаузена. По его экономическимъ соображеніямъ, «будущее историческое значеніе *понтійской полосы* **») для обра-

*) См. Жур. М. П. Сообщ. 1875 г., кн. 5, Отд. Экон., 1—47.

**) Прежде нами было объяснено, что разумѣетъ баронъ Гакстгаузенъ подъ понятіемъ «Pontische Landstriche». Для краткости (въ *понтійскую полосу* входятъ нѣсколько губерній, областей и уѣздовъ) мы принимаемъ этотъ терминъ и будемъ въ нашемъ трудѣ употреблять его постоянно, тѣмъ болѣе что къ *понтійской полосѣ*, по ея экономической важности для нашихъ желѣзныхъ дорогъ, намъ придется обращаться довольно часто, какъ къ основному источнику многихъ явленій въ экономической жизни Россіи и русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

зованнаго міра Европы» должно было заключаться въ томъ, что «придетъ время, когда часть образованной Европы безъ подвоза хлѣба извнѣ не будетъ въ состояніи пропитывать густого населенія своего;» что «тогда скорѣе всего ей могутъ оказать помощь двѣ обильныя житницы»——Сѣверная Америка и черноземная полоса въ средней и южной Россіи, и что въ послѣдней именно полосѣ, которую онъ называетъ «понтійской», должны «современемъ образоваться огромные хлѣбные магазины для Европы, когда пути сообщенія черезъ степи устроятся такимъ образомъ, что запасы будутъ достигать пристаней Чернаго и Азовскаго морей во всякое время года и безъ большой потери времени и труда.»

Уже въ первомъ очеркѣ нами было замѣчено, что это экономическое пророчество европейскаго ученаго оправдалось въ большей даже степени, чѣмъ онъ ожидалъ, съ тою только разницею, что европейскій экономистъ не могъ предвидѣть того, какимъ законамъ подчинятся экономическія тяготѣнія «понтійской полосы». По его соображеніямъ, должно было господствовать исключительно южное тяготѣніе——экспортационное притяженіе южныхъ морей, Азовскаго и Чернаго. Изъ эксплуатаціонной же практики девяти приведенныхъ нами въ первой части очерка желѣзныхъ дорогъ оказывается, что едва лишь черезъ южныя черноземныя степи проложены были рельсовые пути и линіи этихъ путей, пересѣкая «понтійскую полосу» въ разныхъ направленіяхъ, дали исходъ хлѣбнымъ продуктамъ мѣстности, которая еще недавно, по счастливому выраженію барона Ганстгаузена, «должна была задыхаться въ собственномъ своемъ тукѣ,»——какъ немедленно замѣченно было другое явленіе, котораго европейскій экономистъ предвидѣть не могъ: различія въ историческихъ, географическихъ и культурныхъ условіяхъ жизни нашего отечества неизбѣжно должны были вызвать борьбу экономическихъ тяготѣній, и результаты этой борьбы уже достаточно выяснились въ исторіи грузового движенія русскихъ желѣзныхъ дорогъ, хотя разработка матеріа-

ловъ для этой исторіи только-что еще готовится русскою экономическою и статистическою наукою въ связи съ желѣзнодорожною статистикою.

По девяти разсмотрѣннымъ нами въ первомъ отдѣлѣ настоящаго очерка желѣзнымъ дорогамъ (Николаевской, Московско-Рязанской, Одесской, Рязанско-Козловской, Орловско-Витебской, С.-Петербурго-Варшавской, Динабурго-Витебской, Тамбово-Саратовской и Московско-Курской) результаты грузового движенія за послѣдніе годы обнаружили, что борьба двухъ экономическихъ тяготѣній, не предвидѣнная барономъ Гакстгаузенемъ, не только началась съ самаго проведенія желѣзныхъ дорогъ черезъ «понтійскую полосу,» но обѣщаетъ, повидимому, полную побѣду сѣверному тяготѣнію хлѣбныхъ грузовъ надъ тяготѣніемъ южнымъ, которое одно имѣлъ въ виду европейскій экономистъ. Въ 1874 г. почти исключительно одна «понтійская полоса» дала на всѣ поименованныя нами девять желѣзныхъ дорогъ около 300 милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ—и большинство этихъ грузовъ двигалось частію къ европейскимъ хлѣбнымъ рынкамъ, частію въ нуждающіяся мѣстности Россіи — *въ сѣверномъ направленіи*, а не въ южномъ, такъ какъ изъ девяти дорогъ является одна Одесская, которая служила, да и то неисключительно, экономическому тяготѣнію хлѣбныхъ грузовъ въ южномъ направленіи.

Очевидно, что въ борьбѣ этихъ двухъ тяготѣній принимаютъ, можно сказать, рѣшающее участіе наши моря и тѣ условія, въ которыя поставлено развитіе мореходства какъ на южныхъ водахъ, такъ и на сѣверо-западныхъ, конечно на Балтійскомъ морѣ.

Историческая, въ государственномъ и экономическомъ значеніи, важность сдѣланныхъ императоромъ Петромъ Первымъ территоріальныхъ пріобрѣтеній въ Балтійскомъ поморьѣ,—пріобрѣтеній, которыя придвинули Россію къ европейскимъ морямъ и торговымъ рынкамъ или, наоборотъ, придвинули европейскія моря къ Россіи, получили истинную для государства

цѣну только теперь, когда Россія перерѣзана въ разныхъ направленіяхъ желѣзными дорогами, когда дороги эти, соединяясь съ рельсовыми путями западной Европы и упираясь въ европейскія моря, болѣе объединили экономическіе интересы Россіи съ интересами Европы и всего міра и когда наконецъ этому объединенію въ значительной мѣрѣ помогаютъ улучшенныя средства путей сообщенія не только сухопутныя, но рѣчныя съ ихъ пароходами и морскія съ соотвѣтственными перевозочными средствами.

Такимъ образомъ, взаимно соперничающими морями, по отношенію къ силѣ экономическаго притяженія продуктовъ хлѣбной производительности, являются Балтійское съ одной стороны и Черное съ Азовскимъ—съ другой, которыя и раздѣляютъ между собою экономическое тяготѣніе «понтійской полосы» на два тяготѣнія—сѣверное и южное. Нельзя при этомъ не обратить вниманія на слѣдующее обстоятельство: взаимно-соперничающія тяготѣнія повидимому обладаютъ равными средствами для борьбы за преобладаніе; средства эти—пункты соприкосновенія съ соперничающими морями желѣзныхъ дорогъ; этихъ пунктовъ каждая изъ соперничающихъ сторонъ имѣетъ *по четыре*: сѣверная—Петербургъ, Балтійскій портъ, Ригу и Либаву; въ этихъ пунктахъ русская желѣзнодорожная сѣть соприкасается съ Балтійскимъ моремъ; южная имѣетъ эти соприкосновенія въ Таганрогѣ, Севастополѣ, Херсонѣ и Одессѣ. Средства для борьбы, такимъ образомъ, казалось бы совершенно одинаковы. Между тѣмъ, сѣверное тяготѣніе или Балтійское море повидимому побѣждаетъ южное тяготѣніе или южныя моря. Можетъ быть, причина того, что побѣда въ этомъ случаѣ остается за Балтійскимъ моремъ, заключается въ томъ, что море это обладаетъ еще однимъ оружіемъ для борьбы съ южными морями, т. е. *пятымъ пунктомъ* соприкосновенія русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ этимъ моремъ. Правда, соприкосновеніе это не непосредственно; оно находится внѣ русской государственной территоріи, именно въ Кенигсбергскомъ

портъ; но такъ какъ русскія дороги, при прямомъ сообщеніи съ прусскими, въ состояніи передавать въ Кенигсбергскій портъ продукты хлѣбопроизводительной «понтійской полосы», то безъ сомнѣнія побѣдѣ сѣвернаго тяготѣнія надъ южнымъ помогаетъ отчасти и Кенигсбергскій портъ, о чемъ и можно судить по прежнимъ изслѣдованіямъ грузового движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, помѣщеннымъ въ вышедшихъ доселѣ книжкахъ «Журнала» *).

Преобладаніе экономическаго тяготѣнія «понтійской полосы» къ сѣверу надъ тяготѣніемъ къ югу получаетъ еще большее значеніе по слѣдующему обстоятельству: такъ называемая барономъ Гакстгаузеномъ «житница образованной Европы,» т. е. черноземная или «понтійская полоса» лежитъ между 47° и 53° сѣверной широты; между тѣмъ, тяготѣтъ она своими продуктами на югъ не далѣе 46° , на сѣверъ же тяготѣніе эта прекращается только на 60° , или, говоря сравнительно, сѣверное тяготѣніе захватываетъ до 13-ти градусовъ, а южное—только 7 градусовъ и даже 3 и 2 градуса.

VII.

Въ первомъ очеркѣ мы уже имѣли случай указать на богатства хлѣбной производительности «понтійской полосы» и на распредѣленіе ихъ между сѣвернымъ и южнымъ тяготѣніемъ. Но богатства этой полосы и ея экономическое значеніе какъ для русскаго желѣзнодорожнаго дѣла, такъ равно и для экономическихъ нуждъ Россіи и западной Европы, при дальнѣйшемъ изученіи процесса грузового движенія по рельсовымъ путямъ, представляютъ для изслѣдователя явленія еще болѣе поразительныя.

*) «Движеніе по Риго-Царицынскому пути за періодъ съ 1870 по 1874 г.» (Журн. М. П. С. 1875 г., кн. 2). «Дѣятельность нашихъ портовъ въ 1873 г.» (кн. 3). Обзоръ товарно-грузоваго движенія по рус. ж. дор. за 1873 годъ». (кн. 3 и 4).

Почти исключительно одна «понтійская полоса» даетъ на большую часть русскихъ желѣзныхъ дорогъ *болѣе пятисотъ милліоновъ пудовъ хлѣбовъ*—это громадная работа для рельсовыхъ путей, особенно если принять во вниманіе то обстоятельство, что количество всѣхъ обращающихся по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ грузовъ и даже такихъ, которые, проходя по разнымъ линіямъ прямого сообщенія, входятъ въ статистическіе итоги иногда вдвойнѣ и втройнѣ, *колеблется между милліардомъ пудовъ и милліардомъ двумя-стами милліоновъ*. Девять разсмотрѣнныхъ нами дорогъ, какъ показано выше, провезли въ 1874 г. болѣе 296 милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, и преимущественно продуктовъ «понтійской полосы». Слѣдующія за этими дорогами одиннадцать другихъ рельсовыхъ путей, также преимущественно питающихся хлѣбными избытками «понтійской полосы», провезли каждая отъ 10 до 28 милліоновъ пудовъ разнаго хлѣба.

Изъ этихъ одиннадцати дорогъ первое мѣсто занимаетъ Кіево-Брестская, по которой въ 1874 г. прослѣдовало хлѣба 28.350,144 п.—на 60,955,927 п. всего товарно-грузового движенія этой дороги. Въ этомъ количествѣ находилось:

	пудъ.		пудъ.
Пшеницы и ржи	20.167,358	Сѣмени разнаго	735,871
Овса	3,012,960	Муки	698,138
Ячменя	1.660,575	Гороху	526,149
Крупы разной	1.005,490	Гречихи	516,196

Замѣчательно въ этомъ случаѣ громадное преобладаніе хлѣба въ зернѣ или сырого необработаннаго мѣстнаго продукта надъ хлѣбомъ обращеннымъ въ муку: почти всѣ 28 милліоновъ пудовъ разнаго хлѣба проходятъ по Кіево-Брестской линіи въ необработанномъ видѣ, и лишь около 700,000 п. муки. Въ экономически-культурномъ отношеніи явленіе это не можетъ быть не замѣчено. Оно можетъ быть объяснено тѣмъ, что въ томъ производительномъ районѣ, хлѣбные избытки котораго тяготеютъ къ Кіево-Брестской линіи, еще не устроено

достаточнаго количества мукомольныхъ мельницъ, которыя могли бы предъявить конкуренцію къ мукомольному промыслу нѣкоторыхъ привислянскихъ губерній, гдѣ не мало устроено мельничныхъ заведеній.

По отношенію къ направленіямъ, по которымъ преимущественно двигаются хлѣбные грузы на данной линіи, желѣзнодорожная отчетность представляетъ слѣдующія цифры (по отправкѣ и полученію пшеницы и ржи):

Главные пункты отправленія:		Главные пункты полученія:	
пудъ.		пудъ.	
Курско-Кіевская дорога	6.464,825	Бресто-Граевская дорога	5.301,268
Радзивиловъ	3.923,419	Радзивиловъ	3.398,546
Кіевъ	1.848,398	Одесская дорога	1.577,262
Винница	1.088,653		

Очевидно, что здѣсь преобладаетъ тяготѣніе «понтійской полосы» къ сѣверу: хлѣбъ идетъ по сѣверозападному направленію, при посредствѣ Кіево-Брестской дороги, не только изъ района Курско-Кіевской линіи, но и изъ Радзивилова и Винницы и Кіева. По сѣверному направленію тянетъ хлѣбные продукты изъ «понтійской полосы» и Бресто-Граевская дорога, тогда какъ сила южнаго тяготѣнія выказывается только въ томъ, что Одесская дорога притягиваетъ понтійскихъ хлѣбныхъ продуктовъ всего только полтора милліона.

Что же касается Радзивилова, то пунктъ этотъ обнаруживаетъ борьбу или *встрѣчу* двухъ экономическихъ тяготѣній; въ этомъ пунктѣ сталкиваются встрѣчные хлѣбные грузы, изъ которыхъ одни идутъ въ Россію, другіе въ Австрію. Надо при этомъ замѣтить, что борьба обоихъ экономическихъ тяготѣній—какъ на сторону Россіи, такъ и на сторону Австріи—является здѣсь почти равносильною; изъ Радзивилова *въ Россію* отправляется 3.923,419 п. зернового хлѣба, а *въ Австрію* изъ Россіи—3.398,546 п.

Не выходя изъ «понтійской полосы», а только подвигаясь далѣе къ востоку, изслѣдователь останавливается на Козлово-

Воронежско-Ростовской линіи, которая, по отношенію къ хлѣбнымъ грузамъ, питается исключительно продуктами своего района.

Въ 1874 году по этой линіи въ оба направленія прошло 23.314,027 п. разнаго рода хлѣба—на 52.873,999 п. всего товарно-грузового движенія.

Главные хлѣбные грузы были:

	пуды.		пуды.
Пшеница	6.425,089	Мука ржаная	1.268,239
Рожь	5.291,797	Ячмень	904,250
Сѣмя льняное	2.690,310	Крупа	766,213
Овесъ	2.137,246	Горохъ	204,002
Пшено	1.544,647	Гречиха	151,404
Разный хлѣбъ	1.535,678		

Здѣсь уже замѣчается другое явленіе, обнаруживающее болѣе высокую культурную степень восточной части «понтійской полосы» сравнительно съ болѣе западною ея частью: Кіево-Брестская линія передавала большею частью сырой хлѣбный продукт—зерно, такъ что хлѣбъ, обращенный въ муку, составлялъ самый ничтожный процентъ въ общей массѣ двигавшихся по той линіи хлѣбовъ. Здѣсь, напротивъ, въ общей суммѣ хлѣбныхъ грузовъ (23.000,000 п.), хлѣбъ обращенный въ муку составлять болѣе 2¹/₂ милліоновъ, или болѣе 10⁰/о, тогда какъ на Кіево-Брестской линіи хлѣбъ обращенный въ муку не представлялъ и 3⁰/о.

Но какъ на Кіево-Брестской линіи, такъ и на Козлово-Воронежско-Ростовской сѣверное тяготѣніе побѣждаетъ тяготѣніе южное: и здѣсь «понтійская полоса» больше служить экономическимъ интересамъ сѣвера, чѣмъ юга.

Для нагляднаго представленія этого явленія сопоставимъ главные пункты отправления пшеницы и пункты полученія:

Пункты от- правленія: пуды.		Пункты по- лученія: пуды.	
Грязи (Грязе-Царицынская дорога)	1.111,311	Козловъ (Рязанско-Козлов- ская дорога)	2.103,957
Михайловка	823,730	Ростовъ (Курско-Харьково- Азовская дорога)	1.057,836
Журавка	790,894	Ростовъ (Козловско - Воро- нежско-Ростов. дорога)	993,781
Чертково	736,863	Грязи (Орловско-Грязская дорога)	899,671
Ольгинская	402,202	Грязи (Козлово - Воронеж- ско-Ростовская дорога)	456,938
Каменская	340,721	Воронежъ	265,282
Миллерово	231,183	Никольское	155,143
Лиски	208,196	Козловъ (Козловско-Воро- нежско-Ростовская дор.)	123,411
Тарасовка	202,351	Усмань	111,743
Давыдовка	183,671		
Евдоково	177,307		
Мальчевская	169,394		
Глубокая	164,673		
Подгорное	131,723		
Шептуховка	119,787		
Сагуны	102,882		

Очевидно, что пшеничный районъ Донской области больше питаетъ своими хлѣбами сѣверное тяготѣніе, чѣмъ южное. Пунктовъ отправленія, изъ которыхъ каждый даетъ на дорогу отъ 100 тысячъ до милліона пудовъ пшеницы, на Козлово-Воронежско-Ростовской линіи считается 16; между тѣмъ самые пункты полученія хлѣбовъ расположены преимущественно на сѣверной половинѣ линіи, какъ Козловъ, Грязи, Воронежъ; что же касается Ростова, то онъ получаетъ пшеницы съ небольшимъ одинъ милліонъ, для передачи по направленію къ югу, къ Таганрогу; самъ же отправляетъ къ сѣверу около милліона.

Слѣдуетъ при этомъ замѣтить, что почти ни одна дорога не представляетъ такой постоянной борьбы между однородными встрѣчными грузами.

По отношенію къ грузамъ ржи слѣдуетъ замѣтить, что движеніе этого продукта по Козлово-Воронежско-Ростовской линіи повинуется слѣдующимъ тяготѣніямъ:

Пункты от- правленія: пуды.		Пункты по- лученія: пуды.	
Грязи (Козлово - Воронеж- ско-Ростовская дорога) .	1.436,029	Ростовъ (Козлово-Воронеж- ско-Ростовская дорога) .	2.467,559
Воронежъ	1.159,096	Козловъ (Ростово - Козлов- ская дорога)	1.752,052
Лиски	485,050	Грязи (Орловско - Грязская дорога)	781,206
Усмань	435,373		
Каменская	346,923		
Давыдовка	211,992		
Подгорное	147,237		
Евдокимо	118,970		
Дрязги	192,418		

Итакъ, наибольшее скопленіе грузовъ этого продукта оказы-
вается въ сѣверной половинѣ линіи, около Грязей, Вороне-
жа и Козлова; конечный же пунктъ на югѣ линіи притяги-
ваетъ къ себѣ менѣе 2¹/₂ милліоновъ пудовъ.

VIII.

Выходя за предѣлы района «понтійской полосы», мы не
можемъ не обратить вниманія на такую линію, которая по-
видимому не имѣетъ въ этой полосѣ никакого непосредствен-
наго отношенія, а между тѣмъ несомнѣнно находится отъ нея
въ значительной зависимости. Линія эта—Рыбинско-Бологов-
ская. По количеству проходящихъ по ней хлѣбныхъ грузовъ
дорога эта въ 1874 году занимала *десятое мѣсто* послѣ
Николаевской, Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской,
Одесской, Кіево-Брестской, Орловско-Витебской, С.-Петер-
бургско-Варшавской, Динабургско-Витебской и Козлово-Воронежско-
Ростовской. По Рыбинско-Бологовской дорогѣ въ этомъ году
преслѣдовало 21.272,294 п. разнаго рода хлѣбныхъ товаровъ.

Наибольшіе грузы были:

пуды.		пуды.	
Овса	8.230.232	Муки пшеничной	1.400,035
Ржи	6.945,081	Ячменя	686,506
Муки ржаной	1.670,027	Сѣмени льняного	675,002
Пшеницы	1.596,439	Круны гречневой	321,100

Экономическое вліяніе на эту линію «понтійской полосы» выражается въ притяженіи къ Рыбинску хлѣбныхъ продуктовъ средняго Поволжья, именно хлѣбовъ саратовскаго и самарскаго производительныхъ районовъ: это большею частью пшеница и пшеничная мука, хотя, надо замѣтить, хлѣбъ этотъ попадаетъ на Рыбинско-Бологовскую дорогу не исключительно изъ самарско-саратовскаго Поволжья. Равнымъ образомъ рожь, овесъ и ячмень поступаютъ на Рыбинско-Бологовскую линію изъ болѣе сѣверныхъ производительныхъ районовъ. Замѣчательно, что изъ 8 милліоновъ пудовъ овса, прослѣдовавшаго по этой дорогѣ, одна Рыбинская станція дала болѣе 6¹/₂ милліоновъ, а остальное количество—съ небольшимъ милліонъ пудовъ—поступило на линію съ внутреннихъ станцій дороги, и преимущественно въ Бѣжецкѣ, а затѣмъ въ Троицкѣ. Пшеница же, само собою разумѣется, съ внутреннихъ станцій совсѣмъ не поступала на линію, а если она и показана въ счетѣ отправокъ внутреннихъ станцій, то въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ и притомъ, безъ сомнѣнія, въ числѣ встрѣчныхъ грузовъ. Рожь, какъ и овесъ, почти полнымъ количествомъ поступила на линію въ Рыбинскѣ (болѣе 5.700,000 п.), изъ внутреннихъ же станцій ни одна не дала и 100 тысячъ пудовъ, какъ бы въ подтвержденіе того, что овесъ въ районѣ Рыбинско-Бологовской линіи производится въ большемъ количествѣ, чѣмъ рожь.

При этомъ нельзя не указать еще на одну сторону экономического положенія Рыбинско-Бологовской линіи. Извѣстно, что Рыбинскъ составляетъ такой экономическій узелъ верхняго Поволжья, къ которому притекають производительные соки, въ видѣ продуктовъ разныхъ мѣстностей, не изъ одного Поволжья; здѣсь съ поволжскими грузами встрѣчаются и грузы камскіе и даже сибирскіе; въ числѣ этихъ грузовъ хлѣбъ не составляетъ исключительной статьи привоза. А между тѣмъ, господствующимъ грузомъ, отъ котораго почти исключительно питается эксплуатація Рыбинско-Бологовской дороги, въ общемъ

итогъ грузового движенія по этой дорогѣ, является именно хлѣбъ: все грузовое товарное движеніе рыбинскаго пути не многимъ превышаетъ 27 милліоновъ пудовъ; одного же хлѣба перевозится по этой дорогѣ, какъ показано выше, болѣе 21 милліона; слѣдовательно, на долю всѣхъ остальныхъ грузовъ остается только 6 милліоновъ. Фактъ этотъ, намъ кажется, говорить въ пользу того, что хлѣбные грузы, на которые прежде весьма мало рассчитывалось при обсужденіи экономическаго значенія проектируемыхъ желѣзнодорожныхъ линій, оказываются наиболѣе дѣятельными силами, на которыя все болѣе и болѣе опирается эксплуатаціонный балансъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ *). Фактъ этотъ не долженъ бы быть обойденъ и при обсужденіи преимущественной выгоды того или другого направленія проектируемой Сибирской дороги: есть основанія полагать, что хлѣбные грузы явятся и въ этомъ случаѣ тою регулирующею силою, которая должна рѣшить, насколько одно направленіе окажется болѣе важнымъ, чѣмъ другое по своей экономической будущности въ связи съ вопросомъ о движеніи хлѣбныхъ грузовъ.

Прямымъ подтвержденіемъ этому можетъ служить исторія развитія грузового движенія на Орловско-Грязской линіи, которая хотя и недавно открыта, однако опытомъ даже немногихъ лѣтъ своей эксплуатаціонной практики доказала, что хлѣбный вопросъ, чѣмъ болѣе выясняется, тѣмъ болѣе обнаруживаетъ свою неоспоримую экономическую важность въ жизни русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Орловско-Грязская линія начинается тамъ, гдѣ находится, такъ сказать, желѣзнодорожный узелъ, въ которомъ взаимно

*) Какъ на примѣръ подобнаго недовѣрчиваго отношенія къ значенію хлѣбныхъ грузовъ въ поддержкѣ желѣзнодорожнаго движенія мы указали, въ первой части настоящаго очерка, на исторію проектированія Тамбово-Саратовской дороги, когда возбуждалось сомнѣніе даже въ томъ, пойдетъ ли вообще хлѣбъ по этой дорогѣ и не останется ли онъ при прежнихъ способахъ транспортировки, помимо рельсоваго пути.

связываются экономическіе интересы слѣдующихъ мѣстностей: съ юга—«понтійской полосы» и въ особенности той ея половины, которая съ одной стороны упирается въ берегъ Азовскаго моря, а другой—въ нижнее Поволжье, съ сѣвера и сѣверо-запада—всего Балтійскаго приморья, начиная отъ Петербургскаго порта, Рижскаго и Либавскаго и кончая портомъ Кенигсберга. Узель этотъ—Грязи, и отъ него выходъ и притокъ производительныхъ соковъ можетъ свободно производиться по всѣмъ направленіямъ между конечными и промежуточными пунктами, лежащими по линіямъ отъ Царицына, Таганрога, Петербурга, Риги, Либавы и Кенигсберга до Грязей и обратно.

Цифры представляютъ это явленіе въ слѣдующемъ видѣ: въ 1874 г. всѣхъ грузовъ Орловско-Грязскою дорогою передано въ оба направленія 29.576,239 п., въ 1873 г. — 24.056,102 п.; въ одинъ годъ увеличеніе послѣдовало на 5.520,137 п. Изъ этого числа хлѣбныхъ грузовъ въ 1874 г. дорогою передано 18.002,455 п. И здѣсь оказывается, что хлѣбные грузы играютъ значительно преобладающую роль въ грузовомъ движеніи. Главнѣйшіе хлѣбные грузы въ послѣдніе два года были слѣдующіе:

	въ 1874 г.	въ 1873 г.	Разница въ пользу:	
			1874 г.	1873 г.
		п	д	ы:
Рожь	7.821,639	6.731,855	1.089,784	—
Овесъ	3.233,624	2.528,268	705,356	—
Мука пшеничная . . .	1.419,668	1.215,011	204,657	—
Мука ржаная, отрубн .	1.284,990	806,739	478,251	—
Пшеница	1.171,080	921,848	249,232	—
Крупа гречневая . . .	816,162	1.008,133	—	191,971
Пшено	472,707	190,556	282,151	—
Льняное сѣмя	378,530	128,324	250,206	—
Мука крупчатая . . .	338,328	450,409	—	1.112,081
Мука пеклеванная . . .	286,321	182,009	104,252	—
Ячмень	266,871	32,731	234,140	—
Сѣмя всякое	249,498	188,760	60,738	—
Гречиха	77,130	322,758	—	245,628
Хлѣбъ въ мукѣ	58,266	59,113	—	847
Горохъ	30,201	5,954	31,247	—
Просо	15,040	1,407	13,633	—

Сопоставленіе главныхъ пунктовъ отправленія хлѣба и полученія выяснитъ какъ транзитное значеніе линіи, такъ и экономическое по отношенію къ своему собственному району. Возьмемъ грузы преобладающаго хлѣба — ржи.

Пункты от- правленія. пуды.		Пункты по- лученія. пуды.	
Грязи (Грязе-Царицынская дорога)	1,951,319	Орель (Орловско-Витебская дорога)	7,407,204
Елецкая платформа	1,249,926	Орель (Орловско-Грязская дорога)	208,226
Верховье (Ливенская дор.)	1,127,000	На всѣхъ остальныхъ станціяхъ полученія были весьма незначи- тельны, не превышавшія 88 тысячъ пу- довъ; а нѣкоторыя станціи не полу- чили ни одного пуда.	
Елецъ	947,704		
Грязи (Орловско-Грязская дорога)	838,458		
Грязи (Козлово - Воронеж- ская дорога)	685,690		
Россошное	546,761		
Верховье (Орловско-Гряз- ская дорога)	453,222		
Липецкъ	315,947		
Измаилково	201,771		
Чириково	116,395		
Хомутово	115,720		

Эта параллель наглядно обнаруживаетъ слѣдующія эконо-
мическія явленія: а) транзитное значеніе линіи выражается
тѣмъ, что почти вся рожь (болѣе 7 миллионовъ пудовъ), про-
слѣдовавшая по дорогѣ отчасти изъ Грязей, отчасти же изъ
другихъ пунктовъ линіи, получена въ Орлѣ, т. е. въ конеч-
номъ исходномъ пунктѣ дороги (*исходнымъ* пунктомъ въ дан-
номъ случаѣ Орель является потому, что господствующее на-
правленіе грузовъ лежитъ отъ Грязей къ Орлу и далѣе);
б) остальные пункты линіи въ подвозной ржи не нуждаются,
а напротивъ сами отправляютъ ее, какъ Елецъ, Грязи, Вер-
ховье, Россошное, Липецкъ, Измаилково, Чириково и Хому-
тово и в) тяготѣніе грузовъ — *по сѣверо-западному нап्रा-*
вленію отъ «понтійской полосы», а не по южному.

Другой преобладающій на этой дорогѣ хлѣбный грузъ —
овесъ повинуется тому же экономическому тяготѣнію какъ и

рожь и сосредоточивается въ тѣхъ же пунктахъ отправленія и полученія, какъ и послѣдній продуктъ.

Пшеница, напротивъ, а равно и пшеничная мука, какъ продуктъ болѣе южной полосы, мало отправляется внутренними станціями линіи, а получается въ болѣемъ количествѣ. Выдающимся пунктомъ по этой линіи является Елецъ: онъ получаетъ пшеницы 640,000 п., а отправляетъ около 60,000 п. пшеницы и болѣе 200,000 п. пшеничной муки, которая вообще имѣетъ значеніе на хлѣбныхъ рынкахъ и называется спеціально «елецкою». Елецъ издавна славится своими мельницами. Всѣхъ сортовъ муки въ 1874 году Елецкая станція отправила около 750,000 п., въ томъ числѣ одной крупчатной болѣе 193,000 п.

IX.

Разсмотрѣнная нами Орловско-Грязская линія, исходя юго-восточною оконечностью своею изъ «понтійской полосы» и проходя далѣе по ея окраинамъ, служить однимъ изъ главныхъ звеньевъ той желѣзнодорожной цѣпи, которая связываетъ названную полосу съ балтійскимъ приморьемъ и съ потребительными хлѣбными рынками Западной Европы, представляя собою первое звено сказанной цѣпи; вторымъ звеномъ служить Орловско-Витебская, которая въ данномъ случаѣ есть ни что иное, какъ продолженіе Орловско-Грязской; третье звено — Динабургско-Витебская; четвертое — Риго-Динабургская.

Первыя три линіи уже разсмотрѣны нами. Изъ нихъ по Орловско-Витебской въ 1874 году прослѣдовало хлѣбныхъ грузовъ болѣе 26 милліоновъ пудовъ; по Динабургско-Витебской — болѣе 23¹/₂ милліоновъ; по Орловско-Грязской — болѣе 18 милліоновъ. Замѣчательно, что самое большое передвиженіе хлѣбныхъ грузовъ падаетъ не на *первое звено цѣпи*, ближе лежащее къ «понтійской полосѣ», а на *второе*: явленіе это объясняется тѣмъ, что на Орловско-Витебскую дорогу посту-

наютъ не только тѣ хлѣба, которые двигаются между Грязями и Орломъ, но и тѣ, которые подходятъ къ Орлу изъ Курска, по Курско-Орловскому участку Московско-Курской линіи, т. е. изъ самой «понтійской полосы». Затѣмъ оказывается, что до послѣдняго звена цѣпи, до Риго-Динабургской линіи, понтійскихъ (по преимуществу) хлѣбовъ доходитъ только 7.292,552 п.

Всѣхъ грузовъ по Риго-Динабургской дорогѣ въ 1874 году прослѣдовало 39.730,636 п.; хлѣбные грузы, такимъ образомъ, составляютъ менѣе половины всѣхъ остальныхъ.

Значительнѣйшіе хлѣбные грузы, въ сравненіи съ 1873 годомъ, были слѣдующіе:

	1874 г.			1873 г.	
	п	у	д	м.	
Рожь	7.164,355			5.277,430	
Овесъ	5.386,152			5.144,560	
Ячмень	1.613,766			733,744	
Льняное сѣмя	1.370,393			1.882,446	
Крахмалъ, крупы	779,681			725,249	
Конопляное сѣмя	305,153			147,320	
Мука	293,689			251,250	
Горохъ, бобы и чечевица	276,044			21,202	
Пшеница	11,003			32,074	

Главные пункты отправленія и полученія хлѣбовъ находятся *исключительно на оконечностяхъ дороги* — въ Динабургѣ и Ригѣ. Изъ Динабурга идетъ: ржи 6.668,258 п., овса 5.078,136 п., ячменя 1.118,842 п., льняного сѣмени 962,203 п. Изъ Риги — ржи 344,346 п., овса 114,338, ячменя 106,489, льняного сѣмени 108,338. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что показанные грузы хлѣба, отправляемые изъ Риги, можно было бы признать за *встрѣчные грузы*, такъ какъ въ Ригу всѣ эти хлѣба идутъ въ значительной массѣ; но оказывается, что отправляемые изъ Риги хлѣба идутъ исключительно въ *Мюльграбенъ*, по особой вѣтви. Что же касается хлѣбныхъ грузовъ, получаемыхъ въ Ригѣ, то они были: рожь въ количествѣ 6.815,958 п., овесъ — 5.269,845, ячмень 1.501,281, льняное сѣмя — 1.261,425. Слѣдовательно, всѣ тѣ грузы, которые

выходятъ изъ *Динабурга*, полностью получаютъ въ *Ригъ*, съ прибавленіемъ къ нимъ грузовъ, поступающихъ съ внутреннихъ станцій дороги; но грузы эти — совершенно ничтожны.

Возвращаясь къ району «понтійской полосы», мы должны остановиться теперь на Тамбово-Козловской дорогѣ, которая, по количеству передаваемыхъ ею хлѣбныхъ грузовъ, занимая *пятнадцатое мѣсто* въ ряду всѣхъ прочихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ порядкѣ постепенности слѣдуетъ за Риго-Динабургскою.

Всѣхъ грузовъ по этой дорогѣ въ 1874 году прошло 22.155,609 п., а однихъ хлѣбныхъ — 16.752,291 п., т. е. болѣе $\frac{2}{3}$ всей массы грузового движенія по линіи въ оба направленія.

Разные сорта хлѣбовъ слѣдуютъ въ такомъ порядкѣ:

	пуды.		пуды.
Рожь и р. мука	8.227,185	Мука разная	375,280
Овесъ	2.801,521	Пшеница	318,534
Крупа	2.375,906	Ячмень	252,513
Сѣмя разное	1.210,487	Пшено	216,171
Мука пшеничная	762,040	Горохъ	207,231

Относительно направленія хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ Тамбовско-Козловскою дорогою, можно сказать только то, что оно — исключительно сѣверное: изъ 8 милліоновъ пудовъ ржи, прослѣдовавшихъ по линіи, болѣе $7\frac{1}{2}$ милліоновъ поступило на дорогу въ *Тамбовъ*, изъ 2.800,000 п. овса — 2.600,000 тоже въ Тамбовѣ, изъ 2.300,000 п. крупы — въ Тамбовѣ же поступило болѣе 2 милліоновъ. Ясно, что наиболѣе крупные грузы всѣ идутъ изъ болѣе южной полосы, изъ той, которая лежитъ ниже Тамбова, т. е. изъ центра восточной половины «понтійской полосы».

За Тамбово-Козловскою дорогою слѣдуетъ Курско-Харьково-Азовская. Это опять одна изъ тѣхъ линій, которыя непосредственно пересекаютъ «понтійскую полосу» и питаются исключительно хлѣбными продуктами этой полосы.

Общее товарное движение по этой дорогѣ въ 1874 году составляло 45.893,533 п.; изъ нихъ однихъ хлѣбовъ было перевезено 16.610,530 п.

Сравненіе 1874 года съ 1873 по количеству перевезенныхъ хлѣбовъ даетъ слѣдующую параллель:

	1874 г.	1873 г.
	п у	д ы.
Пшеница	7.813,068	4.863,031
Рожь	3.851,086	2.714,420
Хлѣбъ въ крупѣ и мукѣ	235,658	878,450
Овесъ	798,372	792,647
Сѣмя всякое	104,889	672,074
Мука ржаная	698,466	639,421

Такимъ образомъ, наибольшее увеличеніе по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ послѣдовало въ пшеницѣ и ржи; уменьшеніе — въ крупѣ, мукѣ и сѣмени.

Если гдѣ особенно замѣчается борьба двухъ взаимно соперничающихъ направленій по передачѣ хлѣбныхъ продуктовъ «понтійской полосы» въ силу *сѣвернаго* или *южнаго* тяготѣній, такъ это на Курско-Харьково-Азовской линіи. При всемъ томъ рѣшительная побѣда остается за южнымъ тяготѣніемъ: это едва ли не единственная дорога изъ всѣхъ, перерѣзывающихъ «понтійскую полосу», которая вполне оправдываетъ собою тѣ экономическія предсказанія барона Гагстгаузена, о которыхъ говорено было въ первой статьѣ настоящаго очерка.

Указаніе пунктовъ отправленія и пунктовъ полученія хлѣбныхъ грузовъ наглядно выяснитъ побѣду южнаго тяготѣнія надъ сѣвернымъ. Возьмемъ отправки пшеницы, какъ самой главной на этой линіи статьи перевозки хлѣбныхъ грузовъ.

Пункты от- правленія.		Пункты по- лученія.	
пуды.		пуды.	
Никольская	222,718	Курскъ	1.093,288
Бѣлгородъ	403,718	Лозовая	277,714
Алексѣвка	413,733	Таганрогъ	6.164,992

	пуды.	
Краснопавловка	274,794	На остальныхъ пунктахъ получение незначительно — не достигаетъ 100,000 п.; на нѣкоторыхъ же пунктахъ совершенно ничтожно.
Лозовая (Курско-Харьковско-Азовская дорога) . .	236,312	
Лозовая (Лоз.-Сев. дор.) .	239,065	
Надеждино	136,627	
Барвенково	654,394	
Ставроково	122,446	
Славянскъ	1.034,045	
Дружковки	155,922	
Константиновка (Курско - Харьковско-Азовская дор.)	315,061	
Константиновка (Кон. д.)	396,679	
Никитовка	420,649	
Корсунъ	157,677	
Харцызская	412,882	
Николаевка	138,218	
Успенская	137,454	
Ростовъ (Коз.-Вор.-Рос. д.)	1.214,408	

Курскъ и Таганрогъ—это крайнія исходныя точки двухъ борющихся тяготѣній. Оказывается, что борьба эта даетъ Курску не много болѣе 1 милліона пудовъ пшеницы, а Таганрогу — болѣе 6 милліоновъ, т. е. тяготѣніе къ югу сильнѣе тяготѣнія къ сѣверу *въ шесть разъ*.

По отношенію къ другому продукту, послѣ пшеницы господствующему въ грузовомъ движеніи Курско-Харьково-Азовской линіи (мы говоримъ о ржи), замѣчается нѣсколько иное явленіе. Сопоставленіе пунктовъ отправленія ржи и пунктовъ полученія даетъ слѣдующую параллель:

	Пункты от- правленія. пуды.		Пункты по- лученія. пуды.
Никольская	613,444	Курскъ	1.543,161
Мирѣино	364,662	Харьковъ	565,443
Прохоровка	407,734	Таганрогъ	1.176,735
Бѣлгородъ	819,472	Полученіе на остальныхъ пунктахъ	
В. Лопань	337,134	незначительно.	
Б. Лопань	352,071		
Алексѣевка	322,927		

Здѣсь взаимная борьба сѣвернаго и южнаго тяготѣній оказывается почти равносильною, хотя нельзя не видѣть, что побѣда клонится болѣе на сторону сѣвера: Курскъ получаетъ ржи болѣе полутора милліона п., Таганрогъ — не многимъ болѣе милліона.

Болѣе рѣшительное преобладаніе южнаго тяготѣнія надъ сѣвернымъ представляетъ дорога Харьковско-Николаевская, слѣдующая за Курско-Харьково-Азовскою по количеству перевозимыхъ ею хлѣбныхъ грузовъ.

Общее грузовое движеніе по этой дорогѣ составляло въ 1874 году 29.220,496 п. Собственно же хлѣбовъ перевезено было 13.606,343 п.; изъ нихъ главнѣйшіе сорта слѣдовали:

	По внутрен- нему сооб- щенію.	По прямому сообщенію.	
		а) отправле- но:	б) получено:
	п	у	м.
Ржи	3.592,220	606,213	453,211
Ячменя	942,932	763,045	51,955
Муки всякой	503,365	66,707	10,335
Пшеницы	3.429,759	1.615,967	51,799
Овса	579,367	224,002	12,672
Сѣмени льняного	483,626	83,525	—

Конечные пункты дороги—сѣверный и южный—находятся между собою въ такомъ неравномѣрномъ соотношеніи: по внутреннему сообщенію со всѣхъ пунктовъ линіи прибыло *въ Харьковъ* хлѣбовъ нѣсколько болѣе 80 тысячъ п., а *въ Николаевъ* — около 10 милліоновъ. Слѣдовательно, торжество южнаго тяготѣнія надъ сѣвернымъ выражается тѣмъ, что по южному направленію хлѣбовъ двигается почти *во сто двадцать разъ болѣе, чѣмъ по сѣверному*. Здѣсь гадательная экономическая теорія барона Гакстгаузена нашла полное примѣненіе.

Что же касается движенія хлѣбовъ по прямому сообщенію, то видно, что Харьковско-Николаевская дорога по отправкѣ хлѣбовъ имѣетъ ближайшія сношенія съ дорогами Одесскою

и Курско-Харьково-Азовскою, какъ непосредственно къ ней примыкающими. Но замѣчательно, что въ 1874 году Харьковско-Николаевская дорога переслала на Николаевскую болѣе 188 тысячъ п. ячменя, да на Московско-Курскую дорогу пшеницы болѣе 50 тысячъ. Болѣе всего она отправляетъ хлѣбовъ на Одесскую линію (до 2.790,000 п.). На заграничныя же линіи хлѣбъ съ Харьковско-Николаевской дороги совсѣмъ не отправляется. Затѣмъ и къ сѣверному поморью (къ балтійскому) Харьковско-Николаевскій хлѣбъ почти не тяготеетъ.

Все это такимъ образомъ подтверждаетъ высказанное выше замѣчаніе, что изъ всѣхъ дорогъ, пересѣкающихъ «понтійскую полосу», только одна Харьковско-Николаевская всецѣло подчиняется южному тяготѣнію по отношенію къ вывозу изъ Россіи хлѣбныхъ избытковъ на потребительные рынки Западной Европы.

Х.

До сихъ поръ нами рассмотрѣно семнадцать дорогъ. Движеніе хлѣбныхъ грузовъ на каждой изъ нихъ обнаружило всю силу экономическаго вліянія, какое оказываютъ хлѣбные продукты «понтійской полосы» на грузовое движеніе самыхъ отдаленныхъ отъ этой полосы дорогъ, не говоря уже о тѣхъ, которыя непосредственно ее пересѣкаютъ.

Восемнадцатая дорога, къ рассмотрѣнію которой мы переходимъ (Грязе-Царицынская), принадлежитъ къ числу послѣднихъ. Этимъ однимъ уже до нѣкоторой степени должны объясняться ея значеніе и роль въ картинѣ общаго грузового движенія по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Грязе-Царицынская линія, начинаясь у средняго Поволжья, у Царицына, сначала проходитъ по безплодной полосѣ Волго-донского перешейка, но затѣмъ, вступая въ предѣлы Донской области и пересѣкая рѣки Иловлю, Медвѣдицу, Бузулуку и Хоперь, идетъ по хлѣбородной полосѣ до самыхъ Грязей. Впрочемъ, полоса эта не настолько производительна какъ та, которая

лежитъ восточнѣе ея и по которой проходитъ Тамбово-Саратовская дорога. Какъ бы то ни было, Грязе-Царицынская дорога по отношенію къ хлѣбнымъ грузамъ питается продуктами исключительно своего района и питается въ такой мѣрѣ, что на 23.918,094 п. общаго грузового движенія даетъ однихъ хлѣбовъ 12.452,748 п.

Главнѣйшіе хлѣбные грузы въ 1873 и 1874 годахъ по этой дорогѣ прослѣдовали въ такомъ количествѣ:

	1874 г.	1873 г.	Увеличеніе (+) или у- меньшеніе (—) въ ‰.
	п	у д	ы.
Рожь	3.177,543	2.890,124	+ 9,95‰
Овесъ	1.853,515	1.085,698	+ 70,73
Пшеница	1.732,488	1.232,626	+ 40,55
Мука пшеничная . .	938,487	583,605	+ 60,81
Пшено	902,826	506,441	+ 78,27
Ячмень	874,538	174,947	+ 399,83
Мука ржаная	557,639	1.143,488	—105,04
Просо	368,769	71,479	+ 415,91
Горохъ	175,432	86,597	+ 102,58
Гречиха	123,004	305,355	—148,24
Крупа разная	13,670	13,670	+ 42,21

Вообще же разница въ пользу 1874 года составляетъ болѣе 32‰.

При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что большинство хлѣбныхъ грузовъ Грязе-Царицынская дорога передаетъ на другія линіи по прямому сообщенію, именно около 10.500,000 п.

Что же касается распредѣленія этихъ грузовъ по группамъ дорогъ, то распредѣленіе это видно изъ слѣдующей параллели:

Хлѣбные грузы передавались на дороги:

	I группы:	II группы:	На обѣ группы:
	п	у д	ы
Горохъ	5,211	161,188	166,398
Гречиха	55,764	66,925	122,689
Крупа разная	—	11,382	11,382

	п	у	д	ы.
Мука пшеничная . . .	9,505	609,505		619,010
Мука ржаная	19,332	225,301		244,633
Овесъ	1.245,140	430,739		1.675,879
Просо	10,131	42,227		52,358
Пшеница	110,421	1.170,485		1.280,906
Пшено	47,901	692,430		740,331
Рожь	1.636,981	1.423,930		3.061,911
Ячмень	228,750	619,643		848,493
Сѣмя всякое	308,360	1.205,023		1.513,483

Изъ этой параллели видно, что большинство хлѣбныхъ грузовъ поглощается дорогами *второй группы*: Козлово-Воронежско-Ростовскою, Тамбово-Козловскою, Рязанско-Козловскою, Московско-Рязанскою, Московско-Нижегородскою и Николаевскою; только два рода хлѣбовъ болѣе тяготеютъ къ *первой группѣ*, т. е. къ западной, именно: овесъ и рожь. Эти продукты двигаются преимущественно по Риго-Динабургскому пути.

Пункты отправленія и пункты полученія хлѣбныхъ грузовъ покажутъ намъ какъ мѣстности производства хлѣба, такъ и мѣстности потребительнаго тяготѣнія этого продукта (возьмемъ *рожь* — преобладающій продуктъ):

	Пункты от- правленія: пуды.	Пункты по- лученія: пуды.
Хворостянка	172,841	Николаевская дорога . . . 1.326,789
Добринка	255,291	Динабурго-Витебская дор. 117,115
Мордово	122,299	Риго-Динабургская дорога 1.400,079
Токаревка	637,303	Царичевъ 95,907
Бурнакъ	794,217	
Терновка	113,257	
Волконская	260,250	
Борисоглѣбскъ	807,815	

Пункты наибольшаго отправленія, такимъ образомъ, начинаются внѣ предѣловъ Донской области, именно отъ города Борисоглѣбска. Это явленіе едва ли можно объяснять менѣе высокимъ экономическимъ подъемомъ Донской области, хотя въ

то же время нельзя не согласиться, что земли донскихъ казаковъ производятъ менѣе хлѣбовъ, чѣмъ земли русскихъ крестьянъ Тамбовской и Воронежской губерній. Съ другой стороны явленіе это можетъ быть объяснено и тѣмъ, что хлѣба, производимые «понтійскою полосою» ниже Борисоглѣбска, не всѣ поступаютъ на желѣзную дорогу, а избираютъ и другіе пути для передвиженія, именно пути водяные, рѣки Медвѣдицу и Хоперь.

Тоже явленіе замѣчается и въ движеніяхъ по линіи другихъ главныхъ продуктовъ — овса и пшеницы. Станціи наибольшаго отправленія суть: Хворостянка, Добринка, Мордово, Токаревка, Бурнакъ, Терновка, Волконская.

За Грязе-Царицынскою дорогою слѣдуетъ Курско-Кіевская, то же проходящая вдоль «понтійской полосы». Изъ 26.617,428 пудовъ всѣхъ грузовъ, хлѣбныхъ товаровъ прослѣдовало по этой дорогѣ въ 1874 году 12.081,597 п.

Чтобы видѣть до нѣкоторой степени процессъ развитія хлѣбнаго движенія по Курско-Кіевскому пути, приведемъ главныя цифры хлѣбныхъ грузовъ за послѣднее шестилѣтіе, взявъ крайніе годы этого періода и одинъ изъ промежуточныхъ годовъ:

	1869 г.	1872 г.	1874 г.
	п	у д	ы.
Рожь и пшеница	276,570	1.035,171	7.514,538
Овесъ и ячмень	494,410	338,837	2.786,398
Крупа и пшеница	111,762	137,020	876,356
Мука ржаная	284,636	593,204	552,327
Сѣмя разное	14,267	117,619	176,508
Сѣмя льняное и конопл.	39,528	131,133	47,042

Въ семилѣтній періодъ такимъ образомъ послѣдовало громадное приращеніе въ передвиженіи хлѣбныхъ грузовъ: рожь и пшеница отъ 276 тысячъ пудовъ возрасли до 7¹/₂ милліоновъ, овесъ и ячмень — отъ полумилліона до 2.786,000, крупа и пшено — отъ 111 тысячъ до 876 тысячъ и т. д.

Экономическое тяготѣніе этихъ грузовъ, дающее то или другое имъ направленіе, обнаруживается изъ слѣдующаго со-

поставленія пунктовъ отправленія и пунктовъ полученія главнаго груза — ржи и ржаной муки:

Пункты от- правленія: пуды.		Пункты по- лученія: пуды.	
Курскъ	1.041,322	Курскъ	129,916
Льговъ	338,447	Бахмачъ	589,307
Коренево	735,116	Кіевъ	6.536,221
Глушково	162,258	Остальные пункты или ничего не получаютъ, или получаютъ самые ничтожные грузы.	
Новоселки	165,780		
Ворожба	603,530		
Красное	305,812		
Грузское	233,975		
Конотопъ	490,263		
Плиски	512,074		
Нѣжинъ	485,944		
Носовка	121,183		
Бобровицы	1.086,559		
Бровари	173,218		

Ясно, что грузы преимущественно тяготеютъ къ западу и потому двигаются по направленію отъ Курска къ Кіеву. Самые крупные пункты отправленія — Курскъ, Бобровицы, Коренево, Ворожба, Плиски, Нѣжинъ и Конотопъ. Единственно же крупный пунктъ полученія — Кіевъ; Бахмачъ же является замѣтнымъ пунктомъ полученія собственно потому, что въ немъ находится желѣзнодорожный узелъ, связывающій Курско-Кіевскій путь съ Ландварово-Роменскимъ.

Движеніе другого главнаго груза — овса — происходитъ по слѣдующимъ направленіямъ:

Пункты от- правленія: пуды.		Пункты по- лученія: пуды.	
Ворожба	336,539	Бахмачъ	854,050
Красное	105,751	Кіевъ	1.375,093
Грузское	323,186		
Конотопъ	462,341		
Плиски	211,267		
Нѣжинъ	316,407		
Бобровицы	329,126		

Слѣдовательно, и здѣсь повторяется то же явленіе, какое замѣчено при разсмотрѣніи движенія ржи и ржаной муки.

Однимъ словомъ, южное тяготѣніе и здѣсь не является господствующимъ, вопреки экономическихъ гаданій западно-европейскаго ученаго.

XI.

До чего велика сила экономическаго тяготѣнія хлѣбныхъ продуктовъ «понтійской полосы» въ сѣверномъ направленіи, можно видѣть изъ дальнѣйшаго анализа цифръ грузового движенія по такимъ линіямъ, которыя, казалось бы, не могутъ имѣть никакой экономической связи съ черноземнымъ югомъ Россіи.

Поразительный примѣръ въ этомъ случаѣ представляетъ Балтійская линія. Линія эта проходитъ вдоль Финскаго залива, по взморью, въ такой изолированности отъ русской центральной желѣзнодорожной сѣти и въ особенности отъ линій южныхъ, что, по положенію своему, не могла бы рассчитывать на помощь этихъ линій. А между тѣмъ, балтійская линія въ значительной мѣрѣ питается производительностью центра и юга Россіи.

Въ 1874 г. она передала товарными поѣздами 10.985,434 п. хлѣбныхъ грузовъ на 23.030,936 п. общаго грузового движенія, и при этомъ оказывается, что главное питаніе дороги хлѣбными грузами идетъ *изъ станціи Тосно* Николаевской дороги. Такъ, эта станція передала на Балтійскую дорогу овса около 2¹/₂ *милліоновъ пудовъ*, отрубей болѣе 15 тысячъ, пшеницы до 10 тысячъ, ржи болѣе 5 *милліоновъ*, ячменя болѣе 174 тысячъ, масляничныхъ сѣмянъ около 600 тысячъ и т. д. Главнѣйшіе хлѣбные грузы въ 1874 году были слѣдующіе:

	пуды.		пуды.
Рожь	5.745,135	Ячмень	305,591
Овесъ	2.772,590	Крупа гречневая	241,844
Сѣмя льняное	629,588	Мука пшеничная	214,786
Мука ржаная	488,298	Прочая мука	146,554

Изъ разсмотрѣнія главныхъ пунктовъ отправленія и полученія хлѣбовъ мы въ состояніи будемъ видѣть какъ экономическое значеніе линіи, такъ и самый процессъ ея питанія хлѣбными продуктами. Возьмемъ преобладающій хлѣбный товаръ — рожь.

Пункты от- правленія: пуды.		Пункты по- лученія: пуды.	
С.-Петербургъ	22,838	Нарва	238,363
Нарва	68,913	Ревель	4.976,626
Везенбергъ	53,101	Балтійскій портъ	484,299
Катериненъ	15,590	Гатчино (Варш. д.)	19,316
Топсъ	37,619		
Шарлоттенгофъ	37,571		
Ревель	120,945		
Гатчино (Пет.-Варш. д.)	73,068		
Тосно (Никол. д.)	5.285,739		

По отношенію къ пунктамъ отправленія слѣдуетъ вообще замѣтить, что кромѣ станціи Тосно нѣтъ ни одного значительнаго пункта на всей линіи; что же касается станцій: Лигово, Сергіево, Стрѣльна, оба Петергофа, Ораніенбаумъ, Гатчино, Ямбургъ, Капсель — то изъ этихъ пунктовъ не отправляется ни одного пуда ржи.

Другая категорія цифръ, выражающихъ массу полученія хлѣба, обнаруживаетъ, что главный потребительный пунктъ на балтійской линіи — Ревель, получающій около 5 миллионѣвъ пудовъ; другіе потребительные пункты — Нарва и Балтійскій портъ. Впрочемъ, едва ли можно положительно сказать, что весь хлѣбъ, получаемый Ревелемъ, имъ же и потребляется: Ревель въ этомъ случаѣ можетъ служить, какъ приморскій городъ, пунктомъ передачи хлѣба на морскія суда для отправки въ болѣе нуждающіяся мѣстности.

Тоже явленіе замѣчается и въ процессѣ движенія по данной линіи овса: Тосно отправляетъ 2.484,593 п., а Ревель получаетъ 2.316,560 п.

Нѣсколько иное явленіе представляетъ движеніе ржаной и

пеклеванной муки: *Петербургъ отправляетъ* этого продукта болѣе 264 тысячъ п., *Тосно* — около 205 тысячъ; но между тѣмъ продуктъ этотъ весь какъ бы расплывается по линіи и слѣдовательно потребляется даннымъ экономическимъ райономъ. Главные потребительные пункты суть: Ревель, Гатчино, Нарва, Красное Село, Ораніенбаумъ, Петергофъ и Ямбургъ. Пшеничная же мука по преимуществу потребляется Нарвою и Ревелемъ.

Слѣдующая за Балтійскою дорога, также проложенная внѣ «понтійской полосы», Московско-Брестская представляетъ въ процессѣ движенія хлѣбныхъ грузовъ нѣкоторыя исключительныя явленія, не замѣчаемыя на другіхъ линіяхъ.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что Московско-Брестская линія отличается сравнительно малымъ движеніемъ хлѣбныхъ грузовъ. Такъ, когда на нѣкоторыхъ дорогахъ хлѣбные грузы составляютъ *половину, двѣ трети, три четверти* и даже *болѣе четырехъ пятыхъ частей* *всѣхъ грузовъ*, на Московско-Брестской они составляютъ только *одну пятую часть*.

Вообще въ 1874 году по этой дорогѣ было провезено разныхъ грузовъ 51.383,828 п., а хлѣбовъ — только 10.558,829.

Наиболѣе замѣтными грузами являются:

	пуды.		пуды.
Рожь	5.693,677	Пшено и просо	291,710
Овесъ	1.672,178	Пшеница	206,938
Мука ржаная	1.247,223	Мука овсяная	76,797
Крупа	534,890	Гречиха	71,880
Мука пшеничная	378,941	Солодъ	59,837
Сѣмена масличныя	346,859	Сѣмена разныя	55,715
Ячмень	344,502	Отруби	25,765

Слѣдовательно, преобладающую роль въ движеніи играютъ продукты наиболѣе сѣверной полосы — это рожь, овесъ и ржаная мука.

Что на этой линіи хлѣбные избытки «понтійской полосы» имѣютъ мало мѣста, можно видѣть изъ разсмотрѣнія самыхъ цифръ отправокъ и полученія главныхъ сортовъ хлѣбовъ и

изъ указанія пунктовъ наибольшаго скопленія такихъ грузовъ. Грузы ржи приурочиваются преимущественно къ слѣдующимъ пунктамъ:

Пункты от- правленія: пуды.		Пункты по- лученія: пуды.	
Москва	718,046	Москва	545,531
Смоленскъ	302,489	Можайскъ	114,730
Минскъ	125,003	Орловско-Витебская дор. .	151,619
Столбцы	106,600	Варшаво-Тересп.	4.184,235
Городѣя	549,844	Юговосточ.-Прусс.	187,907
Погорѣльцы	284,944		
Барановичи	303,335		
Косово	127,755		
Берега	278,663		
Линево	174,761		
Тевли	116,222		
Николаевская дорога . . .	158,866		
Московско-Рязанская дор.	1.446,686		
Орловско-Витебская	261,775		

Эти два столбца вполне объясняютъ экономическое значеніе данной линіи: масса хлѣбовъ поступаетъ на дорогу преимущественно съ мѣстныхъ станцій; значительный процентъ хлѣба прибавляетъ одна изъ внѣшнихъ линій — Московско-Рязанская. Что же касается района потребленія хлѣба, то онъ находится также внѣ данной линіи, ибо почти весь хлѣбъ, двигающійся по дорогѣ, достигаетъ до Бреста (болѣе 4 милліоновъ пудовъ) и поступаетъ тамъ на Варшаво-Тереспольскую дорогу.

Но что особенно замѣчательно, такъ это то, что здѣсь значительную роль играютъ встрѣчные грузы: такъ, Москва *отправляетъ* на линію болѣе 700 тысячъ пудовъ ржи и сама же *получаетъ* съ линіи около 550 тысячъ. Что лежитъ въ основаніи этого не нормальнаго экономическаго явленія, отчетъ разсматриваемой нами дороги не объясняетъ.

Нѣсколько инымъ экономическимъ тяготѣніямъ подчиняется

движеніе по рассматриваемой нами линіи грузовъ пшеницы и пшеничной муки. Послѣдній товаръ.

Поступаетъ со станцій:		Получается станціями:	
пуды.		пуды.	
Москвы	84,604	Шелковкою	11,987
Смоленска	12,519	Можайскомъ	33,648
Орши	16,082	Гжатскомъ	57,339
Крупоеъ	10,624	Вязьмою	109,942
Московско-Рязанской дор. .	42,273	Александровкою	32,125
Орловско-Витебской	184,275	Ярцевымъ	59,725
		Минскомъ	26,167

Ясно, что перевѣсъ оказывается на сторонѣ станцій задержки или полученія даннаго продукта, т. е. на сторонѣ станцій потребительныхъ. Экономическій характеръ мѣстности отъ Москвы до Бреста выражается слѣдовательно преобладаніемъ спроса надъ предложеніемъ, чѣмъ и объясняется то, что какъ Московско-Рязанская дорога, такъ и Орловско-Витебская даютъ на Московско-Брестскую линію болѣе 220 тысячъ п. пшеничной муки.

Третья дорога изъ разряда послѣднихъ, проходящая также внѣ «понтійской полосы» — Московско-Нижегородская, представляетъ данныя, которые ведутъ къ своеобразнымъ экономическимъ комбинаціямъ.

По этой дорогѣ въ числѣ 9.599,128 п. хлѣбныхъ грузовъ считалось:

пуды.		пуды.	
Муки ржаной и крупы . .	2.543,302	Ржи	584,531
Муки пшеничной	1.993,060	Сѣмени льнянаго	235,753
Овса	1.978,297	Ячменя	73,727
Пшеницы	1.516,216	Сѣмянъ другихъ	17,002
Разнаго зернового хлѣба кромя поименованнаго .	546,344		

Здѣсь — преобладаніе на сторонѣ продуктовъ болѣе южныхъ, или продуктовъ по преимуществу «понтійской полосы». Экономическое вліяніе этой послѣдней достигаетъ до района

Московско-Нижегородской дороги посредствомъ Волги и пароходнаго по ней движенія грузовъ. До Нижняго доходить пшеница и пшеничная мука большею частью изъ самарско-казанскаго и изъ саратовско-симбирскаго Поволжья; и замѣчательно, что хлѣбъ этотъ приходитъ въ Нижній настолько же въ зернѣ, насколько и въ обработанномъ видѣ, въ мукѣ, такъ что перевѣсъ оказывается на сторонѣ цифры, выражающей количество подвезенной къ Нижнему пшеничной муки. Да и вообще хлѣбъ получается въ Нижнемъ преимущественно въ обработанномъ видѣ, чего мы не замѣтили въ той полосѣ хлѣбородной Малороссіи, въ которой не можетъ не бросаться въ глаза недостаточное количество мельничныхъ заведеній, особенно въ томъ видѣ, въ какомъ эти заведенія находятся въ производительной полосѣ Поволжья.

Анализируя цифры движенія двухъ выдающихся статей провоза (пшеничной муки и пшеницы), получаемъ, что главное движеніе перваго изъ названныхъ продуктовъ тяготѣло около слѣдующихъ пунктовъ:

Пункты от- правления: пуды.		Пункты по- лученія: пуды.	
Москва	55,302	Москва	280,109
Владиміръ	57,270	Богородскъ	10,459
Ковровъ	122,762	Павлово	78,599
Гороховецъ	81,879	Орѣхово	35,043
Сейма	580,216	Покровъ	61,365
Нижній	940,565	Ундоль	11,393
Рязанская дорога	122,578	Владиміръ	118,376
		Боголюбово	40,530
		Новки	48,625
		Ковровъ	30,515
		Мстера	15,400
		Вязники	46,457
		Гороховецъ	25,975
		Сейма	14,009
		Нижній	55,657
		Николаевская дорога	885,541
		Шуйская дорога	188,711

Длина второго столбца въ приведенной параллели не можетъ не обратить на себя вниманія. До сихъ поръ, по большей части разсмотрѣнныхъ нами дорогъ, всегда удлинялся лѣвый столбецъ параллели; здѣсь же удлиненъ правый. Вездѣ число пунктовъ отправленія хлѣба преобладало надъ числомъ пунктовъ полученія; здѣсь — совершенно обратное явленіе. Очевидно, что и причины экономическія, вызывающія это явленіе, здѣсь отличны отъ экономическихъ причинъ, воздѣйствовавшихъ на движеніе хлѣбныхъ грузовъ по другимъ линіямъ въ нѣсколько иной формѣ. Здѣсь въ данномъ продуктѣ нуждается 17 главныхъ потребительныхъ пунктовъ, потому что продуктъ получается изъ земли внѣ района разсматриваемой дороги. Отправляютъ же этотъ продуктъ 7 такихъ пунктовъ, которыхъ районы сами не производятъ пшеницы въ достаточномъ количествѣ, а получаютъ ее также извнѣ (Нижній, Рязанская дорога, Москва). Равнымъ образомъ и станція Сейма потому выдается значительнымъ отправленіемъ пшеничной муки, что этому помогаетъ Ока съ судоходнымъ по ней движеніемъ.

Введемъ теперь въ параллель цифры отправленія и цифры полученія, по станціямъ, пшеницы. Столбцы будутъ представлять слѣдующій видъ:

Отправка:		Полученіе	
пуды.		пуды.	
Москва	23,394	Москва	18,324
Черное	278,587	Обираловка	104,694
Нижній	1.103,816	Павлово	10,142
Курская дорога	21,967	Коломна	88,686
		Владиміръ	95,017
		Ковровъ	124,535
		Сейма	627,915
		Николаевская дорога	294,691
		Шуйская дорога	75,885
		Рязанская дорога	36,612

И въ этой параллели правый столбецъ значительно длиннѣе лѣваго: на 4 пункта отправленія приходится 10 пунктовъ

полученія. Станція Сейма и здѣсь особенно выдается: она получаетъ пшеницы болѣе полумилліона пудовъ и перерабатываетъ ее въ муку на мѣстныхъ мельницахъ.

XII.

Привлекая къ сравнительному анализу цифровыя данныя о движеніи хлѣбныхъ грузовъ по тѣмъ линіямъ, которыя составляютъ самыя западныя оконечности русской желѣзнодорожной сѣти и непосредственно связываютъ ее съ желѣзнодорожной сѣтью Западной Европы, мы встрѣчаемся съ новыми явленіями, обусловливаемыми экономическими потребностями западно-русскаго края.

Край этотъ не настолько производителенъ какъ «понтійская полоса», но и не настолько бесплоденъ, какъ нѣкоторыя мѣстности сѣверной и сѣверо-западной Россіи. Между тѣмъ, при густотѣ населенія, край этотъ является болѣе потребительнымъ чѣмъ восточныя и юго-восточныя окраины Европейской Россіи.

Въ ряду линій, о которыхъ идетъ рѣчь, первое мѣсто занимаетъ Варшаво-Вѣнская. Въ 1874 г. по ней провезено было хлѣбныхъ товаровъ 9.500,427 п. Насколько въ этомъ краѣ хлѣбные товары составляютъ незначительный процентъ въ общемъ грузовомъ движеніи, видно изъ того, что всѣхъ грузовъ по Варшаво-Вѣнской дорогѣ въ послѣднемъ году было провезено 73.565.420 п. Самые роды перевезенныхъ хлѣбовъ обнаруживаютъ иной экономическій характеръ края чѣмъ тотъ, какой замѣченъ въ болѣе восточной полосѣ Россіи.

Для большей полноты привлечемъ къ сравненію три послѣдніе года. Въ этотъ періодъ движеніе хлѣбныхъ грузовъ является въ слѣдующей цифровой параллели:

	1874	1873:	1872:
	пуды.	пуды.	пуды.
Рожь	6.691,048 п.	9.379,831 п. *)	2.225,549 п. *)
Пшеница	848,904	**)	**)
Картофель	556,860	259,564 »	166,907 »
Ржаная мука	274,538	**)	**)
Пшеничная мука	199,874		
Горохъ	197,749		
Сѣмена разные	187,784	302,052 »	32,035 „
Ячмень	181,575	**)	**)
Гречневая крупа	166,506		
Овесъ	163,717		
Льняное сѣмя	31,218		
Пшено	24,792		

Преобладающее значеніе надъ всѣми грузами остается за рожью. Нельзя не замѣтить, что продуктъ этотъ почти весь сосредоточивается въ Варшавѣ, что видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Станція отправленія:	Станція полученія:
пуды.	пуды.
Варшава 5.479,302	Варшава 10,965
Гродзискъ 35,005	Скерневицы 12,310
Руда 59,069	Роговъ 17,492
Скерневицы 61,775	Колюшки 172,778
Роговъ 32,276	

Тоже явленіе повторяется и въ движеніи другихъ хлѣбныхъ грузовъ.

Въ одинаковомъ положеніи съ Варшаво-Вѣнскою дорогою, по движенію хлѣбныхъ грузовъ, находится дорога Варшаво-Тереспольская. По ней въ 1874 г. провезено было хлѣбовъ 9.059,671 п. на 18.129,704 п. всѣхъ грузовъ. Въ этомъ отношеніи послѣдняя дорога очень разнится отъ первой: Варшаво-Вѣнская на 73 милліона пудовъ всѣхъ грузовъ имѣла въ передачѣ хлѣбныхъ товаровъ 9 милліоновъ, а Варшаво-Тереспольская представляетъ тоже количество хлѣбовъ всего на 18 милліоновъ общаго грузового движенія.

*) Въ этой цифрѣ показаны *всѣ алтба*.

**) Въ суммѣ 9.379,831 и 2.225,549 п.

Послѣднее пятилѣтіе даетъ слѣдующую параллель:

	1874:	1873:	1872:	1871:	1870:
Зерновой хлѣбъ.	8.268,989	5.171,671	804,491	2.553,638	2.416,357
Крупа	456,773	193,859	105,319	53,353	63,034
Мука.	289,907	192,489	169,505	216,513	108,126
Сѣмена.	31,352	23,471	13,107	6,056	10,304

Приращеніе въ движеніи зернового хлѣба въ теченіи пяти лѣтъ выразилось въ возвышеніи двухмилліоннаго груза до восьмимилліоннаго.

Грузы двигались по направленіямъ:

	Отъ Праги до Бреста:	отъ Бреста до Праги:
	пуды:	пуды:
Хлѣбъ въ зернѣ.	67,536	8.201,453
Мука.	36,413	253,494
Сѣмена.	5,430	25,922
Крупа	1,037	455,736

Слѣдовательно, почти все движеніе хлѣбныхъ грузовъ направлялось къ Прагѣ, т. е. къ Варшавѣ, которая и составляетъ центръ экономическаго тяготѣнія района Варшаво-Тереспольской линіи.

При разсмотрѣніи предъидущей дороги (Варшаво-Вѣнской) мы видѣли, что Варшава преимущественно *отправляетъ* хлѣбные грузы; здѣсь же Варшава преимущественно *получаетъ*. Очевидно, что хлѣбъ, идущій къ Варшавѣ по Тересполь-Брестской линіи, и составляетъ часть тѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, которые Варшава, за мѣстнымъ потребленіемъ, высылаетъ уже отъ себя въ другія потребительныя мѣстности, преимущественно въ западныя окраины привислянскаго края, а* равно въ Австрію и Пруссію.

Третья дорога, относящаяся къ той же категоріи и исключительно принадлежащая привислянскому краю—Варшаво-Бромбергская. По отношенію къ хлѣбнымъ грузамъ, дорога эта самая бѣдная изъ всѣхъ привислянскихъ дорогъ, исключая конечно Лодзинской.

Въ 1874 г. по Варшаво-Бромбергской дорогѣ прошло хлѣбныхъ грузовъ 3.238,339 п. на 18.873,336 п. общаго грузового движенія.

По роду хлѣбовъ грузы эти распредѣлялись слѣдующимъ образомъ (въ послѣднее трехлѣтіе):

	1874: пуды.	1873: пуды.	1872: пуды.
Рожь	1.832,157	2.211,234 *)	1.685,931 *)
Пшеница	719,971	†)	†)
Сѣмена разн.	203,585	140,600	47,670
Горохъ	99,707	†)	†)
Пшеничная мука	88,165		
Ячмень	53,780		
Овесъ	35,479		
Гречневая крупа	30,002	18,741	
Картофель	29,915		
Ржаная мука	28,110	†)	†)
Пшено	5,267		
Льняное сѣмя	3,186		
Кукуруза	1,351		

Наконецъ послѣдняя изъ привислянскихъ дорогъ—Лодзинская—перевезла въ 1874 г. хлѣбныхъ грузовъ 377,937 п.

Экономическое тяготѣніе этой линіи можно видѣть изъ слѣдующаго сопоставленія хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ по направленію *въ Лодзь* и *изъ Лодзи*:

	изъ Лодзи: пуды.	въ Лодзь: пуды.	всего: пуды.
Рожь	358	171,687	172,045
Крупа гречневая	48	50,852	50,900
Овесъ	511	47,965	48,476
Ячмень	—	32,707	32,707
Пшеница	7	26,123	26,130
Ржаная мука	1,760	15,080	16,840
Пшеничная мука	21	12,036	12,057
Горохъ	—	7,870	7,870
Пшено	61	4,386	4,447
Сѣмена раз.	513	3,533	4,046
Картофель	692	1,385	2,077
Льняное сѣмя	—	342	342

*) Въ эти цифры вошли всѣ остальные хлѣба, противъ которыхъ стоитъ знакъ †.

Очевидно, что почти всѣ хлѣбные грузы идутъ по направлению къ Лодзи.

Разсмотрѣніе всѣхъ цифръ движенія хлѣбныхъ грузовъ по дорогамъ привислянскаго края обнаруживаетъ слѣдующее: тѣ линіи, которыя лежатъ къ востоку отъ Варшавы или примыкаютъ къ этому городу съ лѣваго, пражскаго берега Вислы, по преимуществу представляютъ, такъ сказать, *центростремительное* тяготѣніе хлѣбныхъ грузовъ, при чемъ центромъ тяготѣнія является Варшава; на дорогахъ же, лежащихъ къ западу отъ Варшавы, или скорѣе на дорогахъ за-вислянскихъ, движеніе хлѣбныхъ грузовъ въ болѣе значительной степени подчиняется тяготѣнію *центробѣжному*. Въ первомъ случаѣ хлѣбъ стягивается къ Варшавѣ, въ послѣднемъ—онъ исходитъ изъ этого города по дорогамъ, въ видѣ радіусовъ идущихъ къ пограничнымъ съ Европою окраинамъ привислянскаго края.

XIII.

Намъ остается теперь привлечь къ анализу остальные дороги, доселѣ не входившія въ анализъ по относительно малому движенію по нимъ хлѣбныхъ грузовъ. Дороги эти слѣдующія: Бресто-Граевская, Ряжско-Моршанская, Московско-Ярославская, Либавская, Ряжско-Вяземская, Новоторжская, Ландварово-Роменская, Финляндская, Митавская, Шуйско-Ивановская, Ярославско-Вологодская, Волго-Донская, Новгородская, Лозово-Севастопольская, Царскосельская, Риго-Большааская, Константиновская, Поти-Тифлисская и Ливенская.

Самою выдающеюся въ этой серіи дорогъ должна бы стоять Ландварово-Роменская, которая непосредственно связываетъ центръ «понтійской полосы» съ Балтійскимъ моремъ; но такъ какъ изъ отчета этой дороги нельзя извлечь положительныхъ свѣдѣній о количествѣ перевозимыхъ по ней хлѣбовъ (товары въ отчетѣ этой дороги показаны не по наименованіямъ, а по разрядамъ тарифной платы), то мы и не привлекаемъ эту до-

рогу къ анализу, а переходимъ къ слѣдующей за ней по количеству перевозимыхъ хлѣбовъ—къ Бресто-Граевской.

Дорога эта, хотя и проходитъ по окраинѣ района, который экономически тяготеетъ къ главнымъ центрамъ привислянскаго края, однако конечный пунктъ дороги—Граево, гдѣ эта линія переходитъ въ Пруссію, измѣняетъ направленіе тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ въ такой мѣрѣ, что центръ тяготѣнія для этихъ грузовъ отодвигается въ территорію королевства прусскаго.

Въ 1874 г. по этой дорогѣ прошло товаровъ всѣхъ наименованій 16.775,682 п.; изъ нихъ—10.108.762 п. хлѣбныхъ грузовъ. Распредѣленіе ихъ по родамъ хлѣба представляетъ особый интересъ по отношенію къ экономическимъ требованіямъ мѣстности, по которой проходитъ Бресто-Граевская линія.

Вотъ это распредѣленіе:

	пуды.		пуды.
Рожь	3.816,660	Отруби	4,373
Пшеница	2.183,502	Макъ	1,331
Овесъ	2.176,807	Бобы	4,573
Ячмень	745,140	Крупа ячменная	7,143
Рѣпакъ	282,242	» перловая	1,225
Горохъ	316,953	» манная	28
Сѣмя льняное	188,706	» пшеничная	116
Гречиха	139,718	» овсяная	1,010
Пшено	102,060	Мука гречневая	185
Гречневая крупа	49,984	» крупчатая	600
Картофель	19,903	» пеклеванная	2,791
Ржаная мука	14,833	Солодъ	10
Пшеничная	16,646	Просо	4,155
Сѣмя сурѣпное	14,392	Кукуруза	240
» конопляное	6,859	Чечевица	2,334

Преобладающіе роды хлѣбовъ—рожь, пшеница и овесъ.

Разсмотримъ поступленіе ихъ на линію и направленіе. Рожь поступаетъ на линію и сходитъ съ линіи въ слѣдующихъ пунктахъ:

а) Поступаетъ на линію:

б) Сходитъ съ линіи:

	пуды.		пуды.
Брестъ	55,225		
Лышцы	22,292		
Высоко-Литовскъ	102,571		
Клещели	40,743		
Вѣльскъ	77,673		
Бѣлостокъ	224,561	Бѣлостокъ	201,967
Гоніондзъ	13,360	Граево	17,745
С. Петер.-Варш.	68,837	Просткентъ	35,321
Кіево-Брестъ	1,349,800	Юговост.-Прус.	3.545,042
Курско-Кіевс.	1,323,790		
Курско-Харьк.	319,940		
Москов.-Брестъ	52,635		
Моск.-Курскъ	102,795		
Орлов.-Витеб.	28,584		

И здѣсь повторяется тоже неизмѣнное явленіе, которое замѣчено нами при разсмотрѣніи движенія хлѣбныхъ грузовъ на большей части желѣзныхъ дорогъ: это—преобладаніе числа пунктовъ поступленія хлѣбовъ на дорогу надъ числомъ пунктовъ, гдѣ хлѣба сходятъ съ линіи, т. е. или задерживаются въ мѣстахъ потребленія, на хлѣбныхъ рынкахъ, или переходятъ на другія линіи. Здѣсь мы видимъ, что собственный районъ дороги далѣе немного разсматриваемаго хлѣбнаго товара, который поступаетъ на линію съ другихъ дорогъ, стягиваясь на Бресто-Граевскую линію при помощи дорогъ Кіево-Брестской и Курско-Кіевской по преимуществу, т. е. опять-таки изъ района «понтійской полосы».

Одинъ изъ пунктовъ схода хлѣба съ линіи не можетъ не обратить на себя вниманія своею исключительностью: пунктъ этотъ *Граево*, гдѣ почти вся наша рожь переходитъ за границу и идетъ по юговосточной прусской линіи.

Съ пшеницею—тоже явленіе, обнаруживающее, что экономическое тяготѣніе Бресто-Граевской линіи находитъ свой центръ внѣ предѣловъ русской государственной территоріи, именно въ Пруссіи, чему, конечно, способствуетъ экспортное притяженіе Кенигсберга и его морской гавани.

Такъ, мы видимъ, что и здѣсь пшеница идетъ отъ Бреста или отъ Кіева, слѣдовательно изъ «понтійской полосы», и *почти вся* сходитъ съ линіи въ Граевѣ, переходя на юговосточную прусскую дорогу. Вотъ главные пункты поступленія пшеницы на линію и схода съ линіи:

Поступленіе на линію:		Сходъ съ линіи:	
	пуды.		пуды.
Брестъ	152,599		
Высоко-Литовскъ	30,506		
Вѣльскъ	19,574		
Бѣлостокъ	13,174	Бѣлостокъ	104,362
Кіево-Брест. д.	1.918,931	Юговост. Прус.	2.064,819
Курско-Кіевс.	32,860		

Ясно, что Бресто-Граевская дорога, работая отчасти на дороги прусскія, помогаетъ экономической связи «понтійской полосы» съ Пруссіею и съ самымъ западнымъ приморскимъ (на Балтійскомъ морѣ) пунктомъ, до котораго можетъ достигать тяготѣніе избытковъ «понтійской полосы.»

Третьею выдающеюся изъ данной серіи дорогъ стоитъ Рязско-Моршанская. Она вводитъ насъ въ самую дальнюю сѣверовосточную окраину «понтійской полосы», по которой дорога эта проходитъ, и конечно тѣмъ самымъ и можетъ быть объяснено ея первенствующее значеніе по отношенію ко всѣмъ остальнымъ дорогамъ послѣдней серіи.

Починный пунктъ этой дороги—Моршанскъ. Городъ этотъ имѣетъ свое экономическое прошлое, какъ центръ района, къ которому стягивались хлѣбные избытки нерѣдко изъ весьма отдаленныхъ мѣстностей, потому что Моршанскъ стоитъ у судоходной рѣки Цны, которая въ этомъ пунктѣ имѣетъ пристань, до настоящаго времени имѣющую не малое значеніе, какъ средоточіе хлѣбныхъ операцій верхне-цнинскаго хлѣбопроизводительнаго района. Отъ Моршанска хлѣба обыкновенно отправлялись Цною до Оки, и моршанскіе хлѣба всегда были весьма замѣтною статьею на нашихъ хлѣбныхъ рынкахъ.

Отъ этого-то пункта и проведена желѣзная дорога до Ряз-

ска. Соединеніе Моршанска рельсовымъ путемъ съ Рязанско-Козловскою желѣзнодорожною линіею должно было измѣнить экономическое тяготѣніе верхне-цнинскаго хлѣбопроизводительнаго района, направивъ это тяготѣніе не къ сѣверу, не въ область окскаго водянаго бассейна, а къ западу, къ общей желѣзнодорожной сѣти.

Говоря вообще, грузовое движеніе по Ряжско-Моршанской дорогѣ—довольно незначительно. Въ теченіе 1874 г. дорогою этою перевезено всѣхъ товарныхъ грузовъ только 11.057,005 пуд.; но изъ нихъ на долю однихъ хлѣбовъ приходится 8.108,742 п.—что составитъ болѣе двухъ-третей всего прошедшаго по дорогѣ груза. Экономическое значеніе Ряжско-Моршанскаго пути до сихъ поръ парализовалось тѣмъ, что прежде, естественное тяготѣніе верхне-цнинскаго района, вслѣдствіе котораго продукты этого района шли въ Оку по рѣкѣ Цнѣ, не вполне побѣждено тяготѣніемъ къ желѣзнодорожной сѣти, и хлѣба до настоящаго времени продолжаютъ отчасти направляться къ сѣверу водянымъ путемъ. Для того чтобы побѣдить это тяготѣніе, общество Ряжско-Моршанской дороги старалось понижать тарифъ на провозъ грузовъ по своей дорогѣ, и этимъ средствомъ начинаетъ побѣждать своего естественнаго противника—водный путь. Такъ въ послѣднемъ своемъ отчетѣ правленіе общества Ряжско-Моршанской дороги говоритъ: «Въ виду конкуренціи съ водною системою правленіе вошло въ соглашеніе съ дорогами П группы относительно пониженія на весеннее время провозной платы за хлѣбные грузы, идущіе съ Ряжско-Моршанской желѣзной дороги въ Москву и Петербургъ. *Мѣрами этими достигается постепенное уменьшеніе отправки грузовъ водною системою, что видно изъ прилагаемой ниже вѣдомости о количествѣ грузовъ, отправленныхъ водою въ теченіи послѣднихъ шести лѣтъ*».

Вѣдомость эта показываетъ, что въ 1874 г. *воднымъ путемъ* было отправлено:

	пуды.		пуды.
Муки ржаной	763,785	Овса	72,435
» гречневой	63,609	Пшеницы	26,375
» гороховой	151,266	Сѣмени сурепнаго	630
» пеклеванной	2,693	» льняного	613,825
Ржи	873,211	» коноплянаго	2,604
Гороху	181,065	» подсолнечнаго . . .	1,934
Пшени	355,615	Муки пшеничной	2,506
Крупы гречневой	394,380		

Очень важно въ экономическомъ отношеніи указать пункты, *куда* идетъ хлѣбъ изъ Моршанска *воднымъ путемъ*. Пункты эти слѣдующіе. Новая Ладога, Рыбинскъ, Ярославль, Кострома, Романовъ-Борисоглѣбскъ, Нижній Новгородъ, Москва, Касимовъ, Елатъма, Муромъ, Владиміръ, Вязники, Ковровъ, Горбатовъ, Покровъ, Галица, с. Холуцкое, Доцатово, Мстера, Городецъ, Ляхи, пос Плесъ, Павлово, Варижи, Юркино, Забѣлино, д. Ивачево и Путежи. Кромѣ того, въ сентябрѣ 1874 г. отправлено изъ Моршанска *водою* въ города, расположенные по рѣкамъ Ока и Клязьма, какъ-то: въ Муромъ, Елатъму, Касимовъ и др. до 450,000 п. хлѣбнаго товара.

Замѣчательно, какъ громаденъ экономическій районъ, до оконечностей котораго достигаетъ моршанскій хлѣбъ, отправляемый водою: *оконечности эти Плесъ, Ярославль, Рыбинскъ и даже Новая Ладога.*

Въ какомъ видѣ до настоящаго времени представляется борьба воднаго тяготѣнія хлѣбныхъ и другихъ грузовъ съ тяготѣніемъ желѣзнодорожнымъ, видно изъ слѣдующаго разсчета, сдѣланнаго правленіемъ общества Рязско-Моршанской дороги относительно количества грузовъ, въ послѣднее шестилѣтіе отправленныхъ изъ Моршанска *водою*.

	пуды.		пуды.
Въ 1869 г.	5.805,792	Въ 1872 г.	3.790,335
» 1870 »	4.442,798	» 1873 »	4.253,618
» 1871 »	5.743,820	» 1874 »	3.559,849

Этотъ разсчетъ обнаруживаетъ однако, что если рельсовый путь и побѣждаетъ водный, то не въ такой степени, чтобы

окончательно убить судоходство по Цнѣ, что конечно, въ видахъ народной экономіи, и не составляетъ для общества Ряжско-Моршанской дороги желательной цѣли.

Посмотримъ теперь, какіе хлѣбные грузы и въ какомъ количествѣ двигались по рельсовому пути. 1874 годъ представляетъ въ этомъ отношеніи слѣдующія цифры хлѣбныхъ грузовъ:

	пуды.		пуды.
Мука разная	3.826,070	Просо и пшено	51,014
Крупа разная	1.649,806	Пшеница	24,178
Овесъ	1.212,551	Горохъ	31,124
Рожь	1.030,455	Ячмень	2,266
Сѣмя коноп. и др.	260,590	Солодъ	1,856

Что касается до направленія хлѣбныхъ грузовъ, то оно, само собою разумѣется, исключительно западное—отъ Моршанска къ Ряжску. Собственно Моршанскъ отправляетъ самыя значительныя партіи хлѣбовъ; однако и внутреннія станціи по линіи—Кулики, Алексѣевка, Сараи, Борки и Ухолово—какъ экономическіе узлы мѣстныхъ районовъ, значительно питаютъ движеніе хлѣбными грузами.

Мы не говоримъ о томъ, что значеніе Ряжско-Моршанской линіи по отношенію къ провозу хлѣбовъ должно было сильно подняться съ открытіемъ движенія по Моршанско-Сызранской линіи, которая ввела Ряжско-Моршанскій путь въ непосредственную связь съ Поволжьемъ и съ мѣстностями, лежащими по пути отъ Моршанска до Пензы и далѣе до самой Волги. Мы не касаемся этого предмета, потому что движеніе по Моршанско-Сызранской линіи началось только въ нынѣшнемъ году и годовые результаты эксплуатаціи могутъ быть вполне выяснены только въ слѣдующемъ году.

Въ непосредственной связи съ Ряжско-Моршанскою дорогою находится Ряжско-Вяземская.

Хотя экономическое значеніе этой линіи не могло еще выясниться, такъ какъ движеніе по ней ограничивалось почти исклю-

чительно Скопинскимъ и Павелецкимъ участками, однако въ общемъ обзорѣ и эта линія не можетъ быть обойдена.

Въ 1874 г. она передала въ оба направленія всѣхъ грузовъ 7.513,086 п., и въ числѣ ихъ хлѣбныхъ товаровъ находилось 2.367,130 п., именно:

	По Скопинскому и Павелецкому уч. пуды.	По всей линии: *) пуды.
Гречневой крупы	42,426	25,811
Гороху	330	485
Крахмалу	603	1,848
Маку	669	—
Отрубей	330	3,000
Овса	644,734	82,743
Пшеницы	72,299	44,832
Пшеничной муки	63,562	7,196
Пшена и проса	9,004	1,200
Ржи	990,742	16,438
Ржаной муки	210,818	53,640
Солоду	1,207	—
Сѣмени льнянаго	67,339	20,149
Ячменю	3,840	1,835

Господствующій грузъ—рожь—почти весь поступаетъ на линію въ Скопинѣ и предназначается для дорогъ: Николаевской, Балтійской и Московско-Брестской. Овесъ же (второй господствующій грузъ), поступая на линію тоже въ Скопинѣ, исключительно переходитъ на Московско-Рязанскую дорогу. На этомъ основаніи можно съ достовѣрностью полагать, что тяготѣніе послѣдняго продукта не заходитъ далѣе Москвы и что весь онъ потребляется этимъ именно пунктомъ.

Къ разряду дорогъ, на которыхъ хлѣбные грузы не составляютъ преобладающей статьи, принадлежитъ Московско-Ярославская и, какъ продолженіе ея, Ярославско-Вологодская. На первой изъ нихъ все грузовое движеніе въ 1874 г. выразилось перевозкою 33.083,276 п. товаровъ малой скорости, а

хлѣбныхъ товаровъ прошло по линіи всего 3,477,803 п.—т. е. немногимъ болѣе одной десятой доли всѣхъ грузовъ, переданныхъ дорогою въ оба направленія. По родамъ хлѣбовъ, главнѣйшими оказываются:

	пуды:		пуды:
Овса.	932,904	Гороху	24,930
Муки пшенич. и крупич.	714,066	Льняного сѣмени.	5,173
Пшена.	409,583	Отрубей.	74,179
Муки ржаной.	542,578	Ржи.	15,161
Пшеницы.	374,240	Солоду.	6,597
Крахмалу.	216,046	Печенаго хлѣба	5,997
Крупы гречневой.	153,829	Ячменя.	2,320

Разсматривая движеніе перваго продукта по линіи, замѣчаемъ, что узлы скопленія грузовъ овса находятся:

	отправленіе:		полученіе:
	пуды.		пуды.
Въ Москвѣ.	82,742	Въ Москвѣ	803,833
		» Пушкинѣ.	76,035
		» Талицахъ	17,565
» Сергіевѣ	33,188	» Сергіевѣ.	12,027
» Александровѣ.	52,072		
» Берендѣевѣ	45,095		
» Рязанцевѣ.	131,159		
» Ростовѣ.	16,384		
» Ярославлѣ	557,130		

Расположеніе узловъ отправленія грузовъ и узловъ полученія находится, какъ изъ этого видно, въ обратномъ отношеніи разстояній отъ починнаго и исходнаго пунктовъ линіи, т. е. отъ Ярославля и Москвы. Ярославль и ближайшіе къ нему узлы—Ростовъ, Рязанцево, Берендѣево и Александровъ—*отправляютъ* данный продуктъ; Москва и ближайшіе къ ней узлы—Пушкино и Талицы—*получаютъ*. Въ Сергіевѣ же, какъ въ срединномъ узлѣ, замѣчается борьба между *встрѣчными* грузами, изъ коихъ однако грузы отправленія побѣждаютъ грузы полученія.

Что же касается продолженія Московско-Ярославской линіи, т. е. дороги Ярославско-Вологодской, то по ней въ 1874 г.

прошло хлѣбныхъ товаровъ всего 842,343 п., а всѣхъ вообще грузовъ—2.071,123 п.

Въ числѣ хлѣбныхъ грузовъ находилось:

	пуды:		пуды:
Муки пшеничной и крупич.	327,190	Овса	105,207
Ржи.	157,582	Отрубей	1,654
Гороху.	18,582	Пшена.	123,799
Крахмалу	1,255	Пшеницы	256
Крупы гречневой.	14,503	Солоду.	441
Льняного сѣмени.	1,630	Хлѣба печенаго.	3,669
Муки ржаной	75,474	Ячменю	6.619

Здѣсь, напротивъ, имѣется всего только одинъ крупный узелъ, въ которомъ сосредоточиваются главные хлѣбные грузы для поступленія на линію: узелъ этотъ—Ярославль. Главные же узлы, гдѣ хлѣбъ сходитъ съ линіи и поступаетъ на потребительные рынки, суть: Даниловъ, Пречистое, Грязовецъ и Вологда, какъ первый въ ряду остальныхъ потребительный рынокъ. Слѣдовательно, на Ярославской линіи расположеніе главныхъ потребительныхъ хлѣбныхъ рынковъ находится въ обратномъ отношеніи разстояній ихъ отъ конечнаго пункта—отъ Вологды. Относительно Данилова слѣдуетъ замѣтить, что пунктъ этотъ составляетъ до нѣкоторой степени исключеніе изъ общаго явленія: здѣсь на линію поступаютъ значительныя партіи ржи, тогда какъ пшеничная мука здѣсь именно сходитъ съ линіи, такъ что пунктъ этотъ почти въ одинаковой мѣрѣ является и потребительнымъ и производительнымъ по отношенію только къ разнаго рода хлѣбамъ.

(Окончаніе въ слѣд. книжкѣ).

Д. Мордовцевъ.

БИБЛІОГРАФІЯ.

Ministère des travaux publics, Direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer, Statistique centrale des chemins de fer, **Chemins de fer français. Situation au 31 décembre 1874.** Paris, Imprimerie nationale. 1875.

Въ настоящемъ, только что полученномъ статистическимъ отдѣломъ, изданіи министерства публичныхъ работъ во Франціи помѣщены свѣдѣнія о состояніи французскихъ желѣзныхъ дорогъ по 31 декабря 1874 г. Свѣдѣнія эти, заключаая въ себѣ, главнымъ образомъ, топографическія желѣзнодорожныя данныя, не касаются самой эксплуатаціи дорогъ, равно расходовъ на ихъ устройство, доходовъ и расходовъ эксплуатаціи, состоянія пути и его принадлежностей, подвижнаго состава и работы онаго, а преимущественно относятся къ разсмотрѣнію общаго состоянія и хода развитія желѣзнодорожной сѣти съ погоднымъ исчисленіемъ удлиненія оной, распредѣленія дорогъ по департаментамъ, алфавитнаго перечня желѣзнодорожныхъ обществъ и времени ихъ образованія, наименованія желѣзнодорожныхъ станцій, расположенныхъ тоже въ алфавитномъ порядкѣ и проч. Все изданіе состоитъ изъ таблицъ, которыхъ въ книгѣ заключается 24.

Имѣя въ виду, на основаніи сообщаемыхъ этимъ изданіемъ данныхъ, составить для одной изъ слѣдующихъ книгъ «Журнала» общій обзоръ состоянія французскихъ желѣзныхъ дорогъ, мы считаемъ возможнымъ въ настоящемъ библиографическомъ отзывѣ ограничиться лишь указаніемъ на погодное развитіе французской желѣзнодорожной сѣти, въ сравненіи съ такимъ же погоднымъ развитіемъ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ:

Годы.	Длина французск. дорогъ къ концу года:				Длина русскихъ дорогъ къ концу года:			
	километр.				версть.			
1823.	.	.	.	22	.	.	.	—
1826.	.	.	.	80	.	.	.	—
1828.	.	.	.	147	.	.	.	—
1833.	.	.	.	219	.	.	.	—
1835.	.	.	.	253	.	.	.	—
1836.	.	.	.	297	.	.	.	—
1837.	.	.	.	404	.	.	.	—
1838.	.	.	.	1,028	.	.	.	25
1839.	.	.	.	574	.	.	.	—
1840.	.	.	.	803	.	.	.	—
1841.	.	.	.	804	.	.	.	—
1842.	.	.	.	898	.	.	.	—
1843.	.	.	.	1,037	.	.	.	—
1844.	.	.	.	1,919	.	.	.	—
1845.	.	.	.	4,088	.	.	.	45
1846.	.	.	.	4,952	.	.	.	—
1847.	.	.	.	4,040	.	.	.	68
1848.	.	.	.	3,539	.	.	.	357
1850.	.	.	.	3,539	.	.	.	462
1851.	.	.	.	3,916	.	.	.	932
1852.	.	.	.	6,899	.	.	.	—
1853.	.	.	.	8,765	.	.	.	974

	километр.	версть.
1854.	9,154	—
1855.	11,633	—
1856.	11,648	—
1857.	14,247	1,087
1859.	14,758	1,244
1860.	14,974	1,484
1861.	15,960	1,946
1862.	16,785	3,164
1863.	19,300	3,361
1864.	20,118	3,451
1865.	20,535	3,658
1866.	20,944	4,333
1867.	20,721	4,781
1868.	21,080	6,570
1869.	22,047	7,807
1870.	22,661	10,705
1871.	22,088	13,183
1872.	22,492	13,693
1873.	22,874	15,753
1874.	23,907	17,423

Изъ этого перечня видно, что развитіе французской желѣзнодорожной сѣти шло, особенно въ теченіе послѣдняго тридцатилѣтія, въ довольно равномерной прогрессіи, безъ рѣзкихъ колебаній какъ на сторону усиленнаго увеличенія протяженія рельсовыхъ путей, такъ и на сторону застоя въ развитіи сѣти. Годы наиболѣе усиленнаго открытія желѣзныхъ дорогъ во Франціи суть: 1838 годъ, совпадающій съ открытіемъ первой въ Россіи желѣзной дороги (Царскосельской), 1845, 1852, 1857 и 1863. Въ 1871 году французская желѣзнодорожная сѣть уменьшилась болѣе чѣмъ на 500 километровъ, вслѣдствіе того, что рельсовые пути Эльзаса и Лотарингіи,

вмѣстѣ съ этими провинціями, отошли къ Германіи. Въ Россіи самыми выдающимися годами въ исторіи развитія желѣзнодорожной сѣти являются 1848 и 1851 годы, а затѣмъ все послѣднее десятилѣтіе.

Д. Мордовцевъ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ИЗВѢСТІЕ.

Только что отпечатанъ и поступилъ въ продажу изданный Статистическимъ Отдѣломъ Министерства Путей Сообщенія «Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи,» за 1870—1872 годы. Книга эта состоитъ изъ трехъ отдѣловъ, а именно:

Отдѣлъ 1-й, заключающій въ себѣ «Узаконенія и правительственныя распоряженія». Здѣсь собраны Высочайшія повелѣнія, Указы Правительствующаго Сената и Министерскія постановленія, состоявшіеся въ теченіе означеннаго періода времени и относящіеся къ желѣзнымъ дорогамъ.

Отдѣлъ II-й заключаетъ въ себѣ «разныя свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ». Прежде всего здѣсь помѣщено изложеніе общаго хода развитія желѣзно-дорожной сѣти, въ которомъ объяснено: какія, послѣ исполненія Высочайше утвержденной 23 апрѣля 1866 года сѣти желѣзныхъ дорогъ, производились изысканія новыхъ линій, какъ проектировалась новая сѣть желѣзныхъ дорогъ, какія соображенія, при разсмотрѣніи проектовъ послѣдней въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ, были приняты во вниманіе, составъ сѣти желѣзныхъ дорогъ Высочайше утвержденной 27 декабря 1868 года, возбужденіе въ 1870 году вопроса о дополнительной сѣти, составъ сѣти Высочайше утвержденной 1 и 27 марта 1870 года и постепенное выполненіе вновь утвержденной сѣти.---Затѣмъ, изложенъ порядокъ разрѣшенія постройки и открытія новыхъ линій въ

1870, 1871 и 1872 годахъ, съ показаніемъ протяженія каждой линіи, а также порядокъ отчужденія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ частныя руки. Послѣ этого приведены «частныя свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ», составляющія какъ бы дополненіе къ общему ходу развитія желѣзнодорожной сѣти; здѣсь изложены данныя, относящіяся къ каждой отдѣльной линіи и объясняющія: чѣмъ мотивировалось возбужденіе вопросовъ о построеніи этихъ линій, ходъ разсмотрѣнія этихъ вопросовъ въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ, способы и порядокъ постройки и постепеннаго открытія означенныхъ линій. Упомянутыя данныя касаются не однѣхъ только тѣхъ линій, которыя были разрѣшены въ 1870—1872 годахъ, но также нѣсколькихъ линій разрѣшенныхъ въ предшествовавшее время, такъ какъ объ этихъ послѣднихъ въ «Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ» за 1868—1869 годы сообщены были свѣдѣнія недостаточныя. Всѣхъ линій, которыхъ касаются объясненныя выше «частныя свѣдѣнія»,—33.

Отдѣлъ III-й заключаетъ въ себѣ четырнадцать таблицъ, наполненныхъ цифрами и объясняющихъ: 1) финансовое положеніе каждой желѣзной дороги къ 31 декабря 1872 года, 2) издержки на устройство желѣзныхъ дорогъ, 3) состояніе пути и строеній желѣзныхъ дорогъ къ 31 декабря 1872 г., 4) состояніе перевозочныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ къ тому же сроку, 5) данныя о доходахъ и расходахъ желѣзныхъ дорогъ въ 1870—1872 годахъ, съ подраздѣленіемъ какъ доходовъ, такъ и расходовъ, на отдѣлы, 6) данныя о перевозочной работѣ, исполненной на желѣзныхъ дорогахъ въ тотъ же періодъ и 7) данныя о несчастныхъ случаяхъ, происшедшихъ на желѣзныхъ дорогахъ также въ 1870—1872 годахъ.

ОБЪ ИЗДАНИИ

„ТРУДОВЪ“

ИМПЕРАТОРСКАГО ВОЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА

въ 1876 году.

«Труды» И. В. Э. Общества въ 1876 году будутъ издаваться по прежней программѣ. Соотвѣтственно существующимъ при Обществѣ, по его уставу, тремъ отдѣленіямъ, они будутъ состоять изъ трехъ отдѣловъ. **I. Сельское хозяйство** со всѣми его отраслями; **II. Техническія производства и земледѣльческая механика** и **III. Политическая экономія и статистика**. Кромѣ того съ 1872 года въ «Труды» введенъ еще особый отдѣлъ «*Пчеловодство*».

Успѣхъ отдѣла «*Пчеловодства*», сдѣлавшій «Труды» И. В. Э. Общества спеціальнымъ органомъ русскихъ пчеловодовъ, подаетъ Обществу надежду, что и другіе отдѣлы его журнала могутъ получить гораздо большее развитіе, чѣмъ какое они имѣли до настоящаго времени. Но для этого со стороны гг. русскихъ хозяевъ необходимо такое же содѣйствіе, какое оказывали и оказываютъ редакціи «Трудовъ» наши пчеловоды. Послѣдніе съ большимъ сочувствіемъ отзывались на приглашеніе И. В. Э. Общества доставлять ему свѣдѣнія о своихъ пасѣкахъ. Если бы наши хозяева-практики сдѣлали тоже и по другимъ отраслямъ хозяйства, то отдѣлъ *сельскаго хозяйства* вообще во-много разъ превзошелъ бы отдѣлъ *пчеловодства*, такъ какъ число пчеловодовъ въ Россіи, въ сравненіи съ числомъ лицъ, занимающихся собственно земледѣліемъ, ничтожно.

Неполный успѣхъ русскихъ сельско-хозяйственныхъ изданій несомнѣнно зависитъ отъ того, что они, лишеныя обширнаго, дѣятельнаго и постояннаго участія практиковъ всѣхъ мѣстностей Рос-

ісі, поставлены въ необходимость во многомъ ограничиваться сообщеніемъ свѣдѣній или только теоретическихъ, или такихъ, которыя имѣютъ исключительно мѣстный и часто даже чуждый характеръ. Между тѣмъ, при нынѣшнемъ положеніи дѣла сельскаго хозяйства и при несомнѣнномъ запросѣ на раціональные приемы, безъ которыхъ теперь нельзя уже обойтись, существуетъ огромная потребность въ общеніи между сельскими хозяевами. Доказывать существованіе такой потребности нѣтъ надобности. Необходимо, чтобы опытность одного не пропадала для другихъ и обогащала всѣхъ. Это тѣмъ необходимѣе, что приемы, выработанные заграничной практикой, не могутъ быть цѣликомъ переносимы на нашу почву. Намъ нужно выработать свои, годные для насъ, приемы.

Редакція «Трудовъ» обращается поэтому къ гг. практическимъ хозяевамъ съ просьбою сообщать ей свѣдѣнія о мѣстномъ хозяйствѣ, указывать на его нужды, доставлять свои соображенія, какъ помочь той или другой хозяйственной невзгодѣ, адресовать въ И. В. Э. Общество разные вопросы, вообще входить съ Обществомъ или съ самою Редакціею «Трудовъ» въ ближайшія сношенія. При такомъ ходѣ дѣлами, мы увѣрены, теорія не будетъ расходиться съ практикой и одна другой окажетъ взаимное содѣйствіе для достиженія возможныхъ улучшеній въ отечественномъ сельскомъ хозяйствѣ. Болѣе или менѣе успешное осуществленіе нашихъ ожиданій будетъ зависѣть отъ степени сочувствія русскихъ хозяевъ.

«Труды» Общества будутъ выходить разъ въ мѣсяцъ книжками, каждая отъ семи до восьми (обыкновенно болѣе) печатныхъ листовъ.

Подписная цѣна **четыре** рубля съ пересылкою и **три** руб. **пятьдесятъ** коп. безъ пересылки вносится при подпискѣ сполна за все годовое изданіе, и подписка на сроки, какъ-то: на три мѣсяца, на полгода и проч. не принимается.

Подписка на «Труды» на 1876 годъ принимается въ *С.-Петербурѣ* (на углу 4-й роты Измайловскаго полка и Обуховскаго проспекта), въ домѣ В. Э. Общества и въ сѣмѣнной торговлѣ *А. В. Запѣвалова* (за Казанскимъ соборомъ, въ домѣ Лѣсникова). Иногородные благоволятъ адресоваться въ *С.-Петербургъ*, въ домъ И. В. Э. Общества.

Редакторъ **А. Совѣтовъ.**

З О Д Ч І Й,

АРХИТЕКТУРНЫЙ И ХУДОЖЕСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

С -ПЕТЕРБУРГСКИМЪ ОБЩЕСТВОМЪ АРХИТЕКТОРОВЪ

1876 г. (изданія годъ пятый).

Цѣна за годъ, въ С.-Петербургѣ безъ доставки 13 руб. Съ доставкою 14 руб. Съ пересылкою по всѣ города Россіи 15 руб.

Журналъ выходитъ въ количествѣ 12 выпусковъ въ годъ; каждый выпускъ, въ форматѣ большой четвертки, заключаетъ въ себѣ 5 листовъ чертежей и не менѣе 1-го печатнаго листа текста; кромѣ того, полиטיפажъ и приложенія, по мѣрѣ надобности.

П Р О Г Р А М М А:

- 1) Отдѣлъ сельскохозяйственный, вводимый съ 1875, будетъ посвященъ сельской архитектурѣ.
- 2) Историческій отдѣлъ. — Главнымъ образомъ изслѣдованіе отечественныхъ древнихъ памятниковъ.
- 3) Отдѣлъ русскаго стиля. — Старинныя и новѣйшія постройки, исполненныя и проектированныя, а также утварь, мебель и проч.
- 4) Отдѣлъ современныхъ зданій. — Постройки отечественныя и другихъ странъ: тюрьмы, больницы, частныя зданія, сельско-хозяйственныя постройки, желѣзно-дорожныя строенія и проч.
- 5) Отдѣлъ техническій. — Разработка вопросовъ по строительной техникѣ и по конструкціи замѣчательныхъ сооружений, расчеты устойчивости; свѣдѣнія о разныхъ строительныхъ матеріалахъ, производствѣ работъ въ Россіи и за границею и т. д.

Подписка принимается въ С.-Петербургѣ, при магазинѣ А. Беггрова, Невскій проспектъ, домъ № 4.

Тамъ же можно получать оставшіеся экземпляры изданій 1872, 1873, 1874 и 1875 гг. по 10 руб. за годъ, съ пересылкой—11 р. 50 коп.

Для гг. служащихъ въ подписной платѣ допускается разсрочка по третямъ, черезъ ихъ казначеевъ; для прочихъ лицъ—по соглашенію съ редакціей.

Редакторы Отдѣловъ:

Профессоръ Д. И. Гриммъ, академики І. С. Битнеръ и В. А. Шретеръ и инженеръ-архитекторъ Н. А. Сальмоновичъ.

Отвѣтственный редакторъ—инженеръ-архитекторъ И. Мерцъ.