

385(01)

Щ-64



*Коммерческое отделение*

Издание Азовской Городской Думы.

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНЕНИЕ

АЗОВСКАЯ

79163

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ВѢТВЬ.

Экономическія изысканія, произведенныя по порученію Азовской Городской Управы,

составленныя

Ф. А. Щербиною.

Съ приложеніемъ карты Азовскаго торговаго района.

385(01)

Щ-64

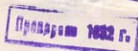
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ю. И. Эрлихъ, Садовая, № 9.  
1895.

14.6.

103

338



Издание Азовской Городской Думы.



2-й пол. 1911 г.

385(01)

ш 64

АЗОВСКАЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ВѢТВЬ.

Экономическія изысканія, произведенныя по порученію Азовской Городской Управы,

составленныя

Ф. А. Щербиною.



Съ приложеніемъ карты Азовскаго торговаго района.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ю. Н. Зряихъ, Садовая, № 9.

1895.

31799

79163

Температура  
1895 г.

Проверено  
1895 г.

Проверено  
1895 г.

ПРОВЕРЕНО  
19 г.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 8 Марта 1895 г.

Прое. 1988

## ОГЛАВЛЕНИЕ.

	стр.
Исторія вопроса объ Азовскомъ подъѣздномъ пути . . . . .	1
Торгово-историческое значеніе Азова . . . . .	7
Размѣры нынѣшняго Азовскаго района и движеніе грузовъ по немъ .	9
Населеніе района . . . . .	11
Землевлдніе и земельныя угодья . . . . .	12
Размѣры запашекъ и посѣвныя площади . . . . .	13
Урожай хлѣбовъ, потребление и остатки къ сбыту . . . . .	14
Особенности земледѣльческихъ и скотоводческихъ занятій . . . . .	16
Гужевоѣ подвозъ хлѣбовъ и его особенности . . . . .	18
Экономическія и хозяйственныя условія п. Азова . . . . .	20
Торговля вообще и хлѣботорговля . . . . .	22
Продолжительность навигаціи Азовскаго порта и движеніе судовъ .	25
Размѣры хлѣбнаго экспорта . . . . .	27
Накладные расходы хлѣботорговцевъ . . . . .	28
Вліяніе хлѣботорговой конкуренціи на Азовъ . . . . .	30
Необходимость Азовской вѣтви и вѣроятное обезпеченіе ея грузами .	32
Заключеніе . . . . .	37

## Исторія вопроса объ Азовскомъ подъѣздномъ пути.

Въ то время, когда проводилась Владикавказская желѣзная дорога отъ г. Ростова на г. Владикавказъ, въ Азовскомъ городскомъ обществѣ не назрѣла еще настоящая нужда въ желѣзнодорожномъ сообщеніи, не были еще надлежащимъ образомъ опредѣлены выгоды прямой и непосредственной связи Азова съ желѣзнодорожнымъ путемъ и достаточно выяснены или даже предугаданы сложившіяся затѣмъ неблагоприятныя для Азовскаго порта условія, — почему и самому вопросу о желѣзной дорогѣ Азовское общество или, вѣрнѣе, его представители не придавали серьезнаго значенія. Между тѣмъ Азовскій портъ и его торговая операція росли и ширились, по мѣрѣ того какъ развивались хозяйство, производительность, торговля и хлѣбный экспортъ на Сѣверномъ Кавказѣ и въ торговомъ районѣ г. Ростова. Вмѣстѣ съ тѣмъ на экономическихъ особенностяхъ Азова все ярче и ярче стали сказываться невыгоды обойденнаго желѣзною дорогою торговаго центра. Правда, Азовъ постепенно развивался въ торговомъ отношеніи одновременно съ тѣмъ, какъ росла и осложнялась экономическая жизнь и взаимоотношенія въ тяготившихъ къ нему мѣстностяхъ, но въ то же время Азовъ постепенно терялъ часть хлѣбныхъ товаровъ въ пользу желѣзной дороги, Ростова, Ейска и другихъ пунктовъ. Въ этомъ обстоятельствѣ, понятно, крылись тѣ причины, которыя рано или поздно должны были привести Азовское городское общество къ мысли о необходимости самостоятельной желѣзнодорожной вѣтви къ Азовскому порту. Такъ на самомъ дѣлѣ и случилось.

Въ январѣ 1890 года Азовскій Городской голова Г. Х. Пятибратовъ представилъ докладъ въ Азовскую Думу о томъ, что, въ ви-

дахъ развитія и увеличенія торговыхъ оборотовъ въ Азовѣ, необходимо было бы связать послѣдній подъѣзнымъ путемъ съ Владикавказскою желѣзною дорогою, вслѣдствіе чего Городской голова и просилъ Думу разрѣшить ему войти въ переговоры по этому предмету съ Правленіемъ Владикавказской желѣзной дороги. Раздѣляя соображенія своего Городского головы, Дума, постановленіемъ отъ 28 января того же 1890 года, дала необходимыя на этотъ счетъ полномочія г. Пятибратову. Такимъ образомъ были заведены съ представителями Владикавказской желѣзной дороги сношенія по вопросу объ Азовской желѣзнодорожной вѣтви.

Въ мартѣ 1890 года Азовскій Городской голова извѣстилъ Управленіе Владикавказской желѣзной дороги, что требуемая на расходы по техническимъ изысканіямъ подъѣзднаго пути отъ ст. Батайской до Азова деньги въ количествѣ 500 рублей ассигнованы Думой, а 26 ноября того же года эти деньги были препровождены въ Управленіе дороги. Въ ноябрѣ мѣсяцѣ управляющій Владикавказскою желѣзною дорогою увѣдомилъ Городского голову, что для техническихъ изысканій Азовъ-Батайскъ Управленіемъ дороги командированъ инженеръ В. Е. Воробьевъ. Въ свое время изысканія эти были произведены, и, при отношеніи отъ 11 марта 1891 года, Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги препроводило Азовскому Городскому головѣ самый проектъ техническихъ изысканій съ объяснительною запискою къ нему.

Произведенныя инженеромъ Воробьевымъ изысканія Азовской вѣтви дали слѣдующіе общіе выводы.

Протяженіе вѣтви опредѣлилось въ 31 версту, именно: протяженіе собственно желѣзнодорожной линіи въ 27,35 версты и развѣздныхъ путей при ней въ 3,65 версты.

Затѣмъ, не принимая въ расчетъ сооруженій на ст. Батайской, какъ конечномъ пунктѣ къ главной Владикавказской линіи, и стоимости подвижного состава, каковымъ Владикавказская желѣзная дорога рассчитывала снабдить Азовскую вѣтвь изъ общихъ своихъ источниковъ, собственно расходы по сооруженію вѣтви были установлены техническими изысканіями въ такихъ размѣрахъ:

- |  |             |
|--|-------------|
| 1) По отчужденію имуществъ . . . . .     | 19.880 руб. |
| 2) По устройству полотна . . . . .       | 53.964 "    |
| 3) На искусственныя сооруженія . . . . . | 20.380 "    |



4) На верхнее строение пути . . . . .	96.426 руб.
5) На принадлежности пути . . . . .	6.095 "
6) На телеграфъ . . . . .	7.603 "
7) На устройство сторожевыхъ домовъ, казармъ и переездовъ . . . . .	19.875 "
8) На станционные постройки . . . . .	50.700 "
9) На водоснабжение . . . . .	5.000 "
10) На принадлежности станцій . . . . .	30.740 "
11) Общiе расходы . . . . .	13.000 "
12) Непредвидѣнные издержки . . . . .	14.197 "
Итого . . . . .	337.860 руб.
Рельсы и скрѣпленiя . . . . .	122.140 "
А всего . . . . .	460.000 руб.

Но пока шли переговоры объ устройствѣ Азовской вѣтви, условiя по сооруженiю послѣдней нѣсколько измѣнились. 16 января 1894 года Предсѣдатель Правленiя Общества Владикавказской желѣзной дороги увѣдомилъ Азовскаго Городскаго голову, что имѣвшiеся раньше въ распоряженiи дороги старые рельсы, каковыми предполагалось снабдить Азовскую вѣтвь, были всѣ уже израсходованы и что, поэтому, для проектируемой вѣтви придется приобрести новые, стальные и болѣе цѣнные рельсы, такъ что расходы по устройству вѣтви могутъ вообще повыситься, примѣрно, еще на 140.000 руб.

Такимъ образомъ, въ концѣ концовъ выяснилось, что, при протяженiи Азовской вѣтви въ 27 верстъ, стоимость ея сооруженiй обойдется приблизительно въ 600.000 рублей, что въ среднемъ составитъ около 22 тысячъ рублей на одну версту.

Въ свою очередь и переговоры по сооруженiю Азовской вѣтви также нѣсколько осложнились. Такъ, 20 января 1893 года бывшiй Городской голова г. Пятибратовъ обратился въ Правленiе Общества Владикавказской желѣзной дороги съ предложенiемъ войти съ нимъ въ соглашенiе по вопросу о постройкѣ вѣтви къ Азову. Въ то же время Городской голова завязалъ сношенiя по этому же вопросу съ Правленiемъ „Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ Россiю“, представивъ этому учрежденiю и проектъ техническихъ изысканiй инженера Воробьева. Предсѣдатель Правленiя названнаго Общества,

не отвѣчая по существу на сдѣланное Правленію предложеніе, просилъ Городского голову лишь доставить ему свѣдѣнія о количествѣ предполагаемыхъ грузовъ отъ ст. Батайской до Азова и обратно, предупредивъ при этомъ, что для того, чтобы окупились расходы по постройкѣ вѣтви, потребуется не менѣе 7 милліоновъ пудовъ груза при годовой работѣ вѣтви. На этомъ и были покончены переговоры Городского головы съ Правленіемъ „Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи“.

Вновь избранный Азовскою Думою Городской голова П. М. Могагинъ, находя невыгоднымъ для Азова направленіе вѣтви Азовъ-Батайскъ, предложилъ въ своемъ докладѣ Думѣ возобновить переговоры съ Правленіемъ Общества Владикавказской желѣзной дороги объ измѣненіи направленія вѣтви на ст. Кагальницкую или на постъ, находящійся между станціями Кагальницкой и Батайской. Постановленіемъ отъ 10 октября 1893 года Дума уполномочила Голову сообщить эти новыя соображенія Правленію Общества Владикавказской желѣзной дороги и ассигновать въ распоряженіе Головы на всякій случай тысячу рублей. 13 октября 1893 года Городской голова обратился въ Правленіе дороги съ предложеніемъ произвести новыя техническія изысканія вѣтви по одному изъ указанныхъ выше направленій при условіи половинныхъ на эти изысканія расходовъ отъ Азова или даже полныхъ, если признаетъ это необходимымъ Правленіе.

Однако, Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги дало, отъ 23 октября 1893 года, слѣдующій отвѣтъ:

„Разсмотрѣвъ въ засѣданіи 21 сего октября, за № 909, вопросъ о другомъ исходномъ пунктѣ для предполагаемой вѣтви отъ Владикавказской желѣзной дороги къ городу Азову,—Правленіе не могло не остановиться на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ. Съ цѣлью удешевленія стоимости сооруженія и облегченія дѣла эксплуатаціи вѣтви къ г. Азову, при производствѣ первоначальныхъ изысканій исходнымъ пунктѣмъ для вѣтви была выбрана ст. Батайскъ. Станція Батайскъ, по развитію своихъ путей, имѣя паровозное зданіе на 12 паровозовъ съ мастерской и будучи обезпечена водоснабженіемъ, не требуетъ особыхъ затратъ на свое развитіе, въ случаѣ примыканія къ ней Азовской вѣтви. При этомъ направленія значительно сокращается путь для пассажировъ и грузовъ, слѣдующихъ изъ Ростова въ Азовъ



и обратно. Удлиненіе пути для грузовъ съ Сѣвернаго Кавказа незначительно, и, при существующей системѣ дифференцировки тарифныхъ платъ, причемъ съ увеличеніемъ разстоянія свыше 300 верстъ, для хлѣбныхъ, напримѣръ, грузовъ, провозная плата увеличивается около 1 копѣйки съ версты и четверти, не повліяетъ нисколько на то, чтобы грузы съ Кавказа не могли прослѣдовать въ Азовъ вмѣсто Ростова. Съ другой стороны, въ случаѣ проведенія вѣтви къ Азову съ поста № 1, т. е. съ 22-й версты, удлинится значительно путь для грузовъ изъ Ростова; на посту № 1 потребуетъ устроить особую станцію съ депо и водоснабженіемъ, на что потребуются значительный расходъ какъ на постройку, такъ и на содержаніе въ послѣдствіи. При крутомъ подъемѣ мѣстности всѣ поѣзда изъ Ростова въ Азовъ должны будутъ взбираться на подъемъ къ посту № 1 для того, чтобы только опуститься къ Азову и обратно. Между тѣмъ мѣстность между Батайскомъ и Азовомъ не представляетъ подъемовъ. Въ виду вышеизложеннаго Правленіе пришло къ заключенію, что постройка вѣтви къ Азову отъ поста № 1 сопряжена съ такими добавочными и, по мнѣнію Правленія, непроизводительными для Общества Владикавказской желѣзной дороги затратами, что Правленіе не считаетъ себя вправѣ ходатайствовать предъ правительствомъ объ осуществленіи этого направленія, предпочитая направленіе на Батайскъ. Правленіе полагаетъ, что поэтому оно не можетъ принять на себя производство новыхъ изысканій для Азовской вѣтви по направленію, которому Правленіе не сочувствуетъ и признаетъ наврядъ ли возможнымъ къ осуществленію, какъ питательной вѣтви, устраиваемой Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги. Правленіе, не считая вслѣдствіе сего возможнымъ отвлекать инженеровъ Общества производствомъ новыхъ изысканій къ Азову съ поста № 1, покорнѣе проситъ Азовскую Думу распорядиться, буде она пожелаетъ, производить эти изысканія непосредственнымъ своимъ распоряженіемъ. Къ сему Правленіе обязывается присовокупить, что въ случаѣ, если бы Азовская Дума нашла предпринимателей на постройку вѣтви по направленію, избранному Думою, Правленіе считаетъ себя обязаннымъ, тѣмъ не менѣе, содѣйствовать всѣми зависящими отъ него мѣрами къ осуществленію этой вѣтви, какъ самостоятельнаго предпріятія, но не можетъ принять непосредственное въ этомъ участіе“.

Заслушавъ этотъ отвѣтъ Правленія дороги, Азовская Дума, въ засѣданіи 16 ноября 1893 года, постановила поручить Городскому головѣ П. М. Мочалину возбудить вопросъ о проведеніи вѣтви не на постъ № 1, а на ст. Кагальницкую, если же Правленіе не согласится и на эту комбинацію, то во всякомъ случаѣ на ст. Батѣйскъ. Личные переговоры, однако, не измѣнили принятаго Правленіемъ Общества Владикавказской желѣзной дороги рѣшенія, причемъ выяснилось, что Правленіе дороги можетъ взять на свою долю только половинную часть расходовъ по сооруженію Азовской вѣтви. Въ виду этого Городской голова вошелъ съ ходатайствомъ къ Министрамъ Путей Сообщенія, Военному и Финансовъ о содѣйствіи по осуществленію Азовской вѣтви, прося принять половину расходовъ по сооруженію вѣтви, согласно существующему закону о подъѣздныхъ путяхъ, на счетъ казны. Результатомъ этого ходатайства было, съ одной стороны, увѣдомленіе Директора Департамента желѣзныхъ дорогъ о томъ, что Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги ставитъ вопросъ объ осуществленіи Азовской вѣтви въ зависимость отъ предпринятыхъ Правленіемъ работъ по переустройству станціи въ г. Ростовѣ и что до разрѣшенія этого вопроса Правленіе не находитъ возможнымъ дать какія либо соображенія объ условіяхъ осуществленія Азовской вѣтви; а съ другой стороны—предложеніе г. Войскового Наказнаго Атамана войска Донскаго о необходимости представить Его Сіятельству, согласно существующему закону и требованію Главнаго Управленія Казачьихъ войскъ, всѣ свѣдѣнія и данныя, относящіяся къ дѣлу о постройкѣ Азовской вѣтви, съ пособіемъ отъ правительства. Въ засѣданіи Думы 4 августа 1894 года, назначенномъ для выслушанія и обсужденія предложенія г. Наказнаго Атамана, выяснилось, между прочимъ, что Азовская Дума имѣла въ своемъ распоряженіи одинъ лишь проектъ техническихъ изысканій вѣтви по направленію Азовъ-Батѣйскъ, экономическія же изысканія о районѣ Азовской вѣтви и торговомъ районѣ г. Азова, необходимыя для представленія въ „Коммиссію для выясненія экономическаго значенія проектируемыхъ дорогъ“ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, не были произведены. Находя существенно важнымъ участіе въ этихъ изысканіяхъ лица опытнаго и знающаго, Азовская Городская Дума въ томъ же засѣданіи постановила поручить названныя работы завѣдующему экономическими изысканіями въ районѣ Владикавказ-

ской желѣзной дороги Ф. А. Щербинѣ на условіяхъ, выработанныхъ при словесныхъ переговорахъ Городскаго головы съ г. Щербинюю, а самыя экономическія изслѣдованія напечатать особымъ изданіемъ. Предлагаемый очеркъ производительности и торговли Азовскаго района представляетъ результатъ этого порученія Думы.

### Торгово-историческое значеніе Азова.

Посадъ Азовъ правильнѣе было бы назвать городомъ. Въ этомъ дѣятельномъ и достаточно населенномъ центрѣ сложились уже всѣ тѣ условія, которыми принято обыкновенно характеризовать города: есть цѣнный городскія строенія, каменная мостовая, водопроводъ, садъ, бульваръ, обширныя базарныя площади, роскошное думское зданіе, магазины и лавки, значительные хлѣбные и дѣсные склады, рѣчная пристань съ надлежащими приспособленіями для причала пароходовъ и судовъ, а главное, дѣятельная портовая торговля и хлѣботорговля. Если, несмотря на все это, Азовъ продолжаетъ именоваться посадомъ, а не городомъ, то въ этомъ лишь выражается недостаточная оцѣнка его матеріальныхъ и торговыхъ условій, низведеніе его на степень забытыхъ, заброшенныхъ центровъ.

Въ этомъ отношеніи Азову болѣе посчастливилось въ прошломъ, чѣмъ въ настоящемъ. Азовъ, извѣстный въ древней исторіи и въ средніе вѣка подъ именемъ Тапа, считался позже важнымъ пунктомъ, изъ-за котораго соперничали отдѣльныя государства. Не въ примѣръ другимъ южно-русскимъ городамъ, Азовъ имѣетъ не только свою внутреннюю, экономическую и граждански-бытовую, исторію, но также исторію политическую и общегосударственную. Въ народныхъ пѣсняхъ и сказаніяхъ онъ фигурируетъ, кромѣ того, какъ видный торговый, мѣновой центръ. Еще Петръ Великій обратилъ поэтому свое вниманіе на Азовъ и съ большими затратами и усиліями овладѣлъ имъ (въ 1696 г.), вытѣснивъ турокъ и положивъ такимъ образомъ начало русскому владычеству на крайнемъ югѣ Россіи въ предѣлахъ Азовскихъ побережій. Впослѣдствіи, по Прутскому договору (въ 1711 г.), Азовъ снова перешелъ къ Турціи. Бѣлградскимъ трактатомъ (въ 1739 г.) Турція обязалась срыть крѣпость Азовъ, а черезъ годъ (въ 1740 г.) была возобновлена граница между русскими и турецкими владѣніями, установленная послѣ первыхъ похо-

довъ Петра Великаго. При Екатеринѣ II, въ силу Кучукъ-Кайнарджійскаго договора (въ 1774 г.), Азовъ и Приазовскій край остались безповоротнo въ русскомъ владѣніи.

Но съ этихъ именно поръ, какъ только окрѣпло русское владычество на Азовскомъ и Черноморскомъ побережьяхъ, объ Азовѣ какъ-то забыли и стали меньше заботиться, тѣмъ о сосѣднихъ портахъ—Таганрогѣ и Ростовѣ. Когда прошла, наконецъ, Владикавказская желѣзная дорога, Азовъ окончательно былъ забытъ и заброшенъ.

Очевидно, такимъ образомъ, что въ прошломъ Азову придавалось значеніе лишь по столько, по сколько онъ былъ важнымъ военнымъ пунктомъ, и до тѣхъ поръ, пока за нимъ оставалось это значеніе. Измѣненіе тѣхъ обще-политическихъ условій, въ которыхъ находился прежде Азовъ, не осталось, однако, для него безслѣднымъ въ другомъ отношеніи. Азовъ началъ развиваться экономически по мѣрѣ того, какъ колонизовалось Приазовье и Сѣверный Кавказъ и ширились здѣсь хозяйственныя начинанія. Какъ Ростовъ, Таганрогъ и Ейскъ,—Азовъ съ теченіемъ времени обратился въ торговый центръ, и его недолгая исторія въ этомъ отношеніи является весьма поучительною.

Собственно торговое развитіе Азова началось одновременно съ развитіемъ земледѣльческой производительности на Сѣверномъ Кавказѣ. Когда былъ окончательно покоренъ этотъ послѣдній и когда, вмѣстѣ безконечныхъ военныхъ стычекъ и столкновеній между русскими и горцами, явилась возможность всѣмъ—и казаку, и поселенцу, и черкесу, мирно и спокойно вести сельскохозяйственныя занятія,—край быстро и рѣшительно двинулся по пути экономического развитія и хозяйственныхъ улучшеній. Расширились запашки, улучшились орудія производства, измѣнилась къ лучшему обстановка сельского населенія и т. п. Особенно же усиленно начали производиться разные виды зерна для сбыта его за границу черезъ Приазовскіе порты. Такимъ портомъ въ числѣ другихъ явился и Азовъ.

Торговый районъ Азова распространялся далеко за предѣлы нынѣшняго вліянія этого порта на окрестныя мѣстности. Населеніе пяти губерній свозило сюда свои продукты для сбыта. Жители Кубанской области, Терскаго войска, Ставропольской губерніи, земли Донскаго войска и, наконецъ, Ростовскаго уѣзда Екатеринославской губерніи подвозили гужемъ къ Азову эти продукты за десятки, сотни и даже нѣсколько сотъ верстъ. Ввозя хлѣбъ, шерсть и льняное сѣмя

въ Азовъ, населеніе прибрѣтало здѣсь взаимнѣ земледѣльческія орудія, лѣсъ и разнаго рода фабрикаты. Такимъ образомъ, между Азовомъ и Сѣвернымъ Кавказомъ съ южными частями Донской области и Екатеринославской губерніи установились прочныя торговыя связи. Такія же связи съ тѣми же мѣстностями принадлежали одновременно Ростову и Ейску, такъ что Сѣверный Кавказъ разомъ тяготѣлъ къ тремъ портамъ, и собственно Азовъ занималъ въ этомъ отношеніи, такъ сказать, среднее положеніе. Но это положеніе существенно начало мѣняться съ тѣхъ поръ, какъ Владикавказская желѣзная дорога связала Сѣверный Кавказъ съ двумя портами—Ростовомъ и Новороссійскомъ. Несмотря на увеличеніе запасекъ и усиленіе зерновой производительности, большая часть хлѣбныхъ грузовъ, понятно, должна была направляться въ оба конца желѣзнодорожнаго пути, и, безъ всякаго сомнѣнія, извѣстная доля этихъ грузовъ падала на счетъ относительнаго сокращенія экспорта по Азову. Будучи отрѣзанъ отъ желѣзной дороги, Азовъ лишенъ былъ наиболѣе благоприятныхъ условій въ этомъ отношеніи: границы его торговаго района начали постепенно суживаться, хотя размѣры хлѣбнаго экспорта и не ослабѣвали.

### Размѣры нынѣшняго Азовскаго района и движеніе грузовъ по нему.

Такъ какъ первоначальныя границы Азовскаго торговаго района за послѣднее время сокращались постепенно, то въ настоящемъ своемъ видѣ районъ этотъ обнимаетъ троякаго рода мѣстности: ближайшую къ Азову полосу, продолжающую поставлять исключительно въ Азовъ зерно, среднюю, дающую Азову около половины своихъ хлѣбовъ, и дальнюю, поставляющую хлѣба лишь временами и неравномѣрными частями изъ разныхъ мѣстностей. Первая полоса занимаетъ, примѣрно, пространство въ 229.091 дес., или, слѣдовательно, около 2.200 кв. верстъ. Сюда входятъ четыре волости Ростовскаго на-Дону округа—Кагальницкая, Василевско-Петровская, Ново-Николаевская и половина Батайской, а также казачьи земли этого и Черкаскаго округовъ. Ко второй полосѣ можно отнести земли Семибалковской, Маргаритовской, Екатериновской и Оградовской волостей и остальную часть казачьихъ земель Ростовскаго и Черкаскаго окру-



говъ отъ границъ первой полосы до границъ Кубанской области и Ставропольской губерніи. Размѣры этой второй полосы выражаются приблизительно въ 152.726 дес., или въ 1.466 кв. верстъ. Наконецъ, дальняя полоса обнимаетъ громадную площадь земли около милліона десятинъ. Сюда входятъ южныя части Сальскаго и Черкаскаго округовъ, почти весь Медвѣженскій уѣздъ Ставропольской губерніи и части Ейскаго и Кавказскаго отдѣловъ Кубанской области.

На прилагаемой картограммѣ нанесены границы только двухъ первыхъ полосъ—ближней и средней. Что касается дальней полосы, то она теряется неопредѣленно въ мѣстностяхъ, тяготеющихъ къ другимъ портамъ и торговымъ пунктамъ. Движеніе грузовъ къ Азову на отмѣченномъ пространствѣ отличается, поэтому, слѣдующими особенностями. Главная масса грузовъ направляется къ Азову съ юго-востока. Крайніе пункты этой линіи теряются въ Ставропольской губ. на разстояніи 120 и 150 верстъ отъ Азова. На пространствѣ 50 верстъ отъ Азова по этой линіи хлѣбные запасы почти цѣликомъ поступаютъ въ Азовскій портъ, на пространствѣ слѣдующихъ затѣмъ 40 верстъ хлѣбные запасы идутъ на Азовъ въ половинномъ размѣрѣ, и, наконецъ, на пространствѣ остальныхъ 30 или 50 верстъ хлѣбные грузы поставляются въ Азовъ только изъ нѣкоторыхъ населенныхъ пунктовъ. Такимъ образомъ, въ предѣлахъ ближайшаго тяготѣнія грузовъ, Азовъ пока стоитъ внѣ конкуренціи съ другими торговыми пунктами по отправкѣ хлѣба за границу. Въ слѣдующей затѣмъ полосѣ часть хлѣбныхъ грузовъ, кромѣ Азова, поступаетъ, во первыхъ, въ Ростовъ, во вторыхъ на пристани Азовскаго побережья—въ Семибалки, Маргаритовку, Портъ-Катонъ, и, въ третьихъ, въ Ейскъ и на желѣзнодорожную линію. Тѣ же торговые пункты конкурируютъ затѣмъ съ Азовомъ и въ предѣлахъ послѣдней, дальней полосы, но здѣсь сказывается сильнѣе всего вліяніе, съ одной стороны, желѣзной дороги, на которую поступаетъ наибольшая доля хлѣбныхъ грузовъ, а съ другой, г. Ейска, отвлекающаго часть грузовъ не только отъ Азова, но и отъ Семибалокъ, Маргаритовки и Порты-Катона. Вообще, слѣдовательно, чѣмъ дальше лежитъ извѣстная мѣстность отъ Азова, внѣ полосы его постоянныхъ хлѣбныхъ грузовъ, тѣмъ сильнѣе сказывается на ней вліяніе другихъ торговыхъ центровъ.

### Населеніе района.

Сообразно съ дѣленіемъ района на двѣ ближайшія полосы, заключенныя въ болѣе или менѣе опредѣленныхъ границахъ, и населеніе здѣсь можетъ быть подраздѣлено на двѣ группы. Каждая группа, въ свою очередь, дѣлится по времени заселенія края на двѣ подгруппы—на коренныхъ жителей и жителей пришлыхъ, или иногороднихъ. Вотъ въ какомъ соотношеніи находятся эти подгруппы по обѣимъ мѣстностямъ:

Населеніе:	Коренное.		Иногороднее.		Всего.	
	Мужч.	Женщ.	Мужч.	Женщ.	Мужч.	Женщ.
I. Ближн. полосы .	40.190	37.810	8.807	8.540	48.997	46.350
II. Средн. полосы .	18.646	16.434	6.713	5.280	25.359	21.714

Такъ какъ площадь ближней полосы равна 229.091 дес., а площадь средней 152.726 дес., то, слѣдовательно, въ первомъ случаѣ на одну квадр. версту приходится 43 душ. обоюго пола, а во второмъ 32 души. Выѣстъ съ тѣмъ и отношеніе пришлаго населенія къ коренному по обѣимъ мѣстностямъ оказывается различнымъ: въ ближней полосѣ иногородніе жители составляютъ 22,1% коренного населенія, а въ средней 34,2%. Т. е. чѣмъ меньше населеніе обезпечено землей, тѣмъ больше оказывается пришлыхъ или иногороднихъ жителей, и наоборотъ.

Частице, по своему сословному положенію и отношенію къ земельнымъ владѣніямъ, жители группируются слѣдующимъ образомъ:

	Душъ обоюго пола.		
	Въ ближн. полосѣ.	Въ средн. полосѣ.	Всего.
Населеніе п. Азова .	13.080	—	13.080
Мѣстное крестьянское .	54.225	28.354	82.579
Казаки . . . . .	10.695	6.726	17.421
Иногородніе жители .	17.347	11.993	29.340
Итого . . . . .	95.347	47.073	142.420

Иначе говоря, мѣстное крестьянское населеніе составляетъ 58% или болѣе половины всѣхъ жителей, иногородніе поселенцы 20,6%, казаки 12,2% и, наконецъ, горожане 9,2%. Собственно въ посадѣ

Азовъ находится, впрочемъ, больше жителей, такъ какъ, кромѣ 13,080 душъ обоого пола или 9,2% наличныхъ приписныхъ жителей, здѣсь считается еще 2.560 жителей иногороднихъ.

### Землевладѣніе и земельныя угодья.

Земли двухъ ближайшихъ полосъ Азовскаго района распределяются между четырьмя главными группами владѣльцевъ—пос. Азовомъ, частными землевладѣльцами, мѣстными крестьянами-общинниками и казаками Донскаго войска. Въ количественномъ отношеніи всѣ эти виды земельной собственности распределяются въ такомъ соотношеніи:

Земли:	Количество десятинъ:		
	По близи. полосѣ.	По средн. полосѣ.	Всего.
П. Азова . . . . .	9.825	—	9.825
Мѣстныхъ крестьянъ . . .	69.380	38.618	107.998
Казаковъ . . . . .	137.299	79.970	217.269
Частныхъ владѣльцевъ . . .	12.587	34.138	46.725
Итого . . . . .	229.091	152.726	381.817

Слѣдовательно, наибольшая доля земель, именно 217.269 дес. или 56,9% общаго числа принадлежитъ казакамъ, 107.998 дес. или 28,3% составляютъ земли крестьянъ, 46.725 дес. или 12,2% земли частныхъ владѣльцевъ и 9.825 дес. или 2,6% приходятся на долю посада Азова. При крайнемъ однообразіи естественныхъ условій, распределеніе всѣхъ этихъ земель на разные виды угодій не представляетъ также рѣзкихъ отступленій по отдѣльнымъ мѣстностямъ. Приблизительно, общая площадь каждой полосы можетъ быть разбита на слѣдующія угодья и въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Земли:	Количество земли въ десятинахъ:			
	По близи. полосѣ.	По средн. полосѣ.	Всего.	% к. общ. пл.
Усадьбыныя . . . . .	5.371	3.171	8.542	2,2%
Выгонныя . . . . .	11.549	8.170	19.719	5,2%
Пахатныя . . . . .	142.336	94.065	236.401	61,9%
Сѣнокосныя . . . . .	43.236	32.186	75.422	19,8%
Разныя угодья . . . . .	26.599	15.134	41.733	10,9%
Итого . . . . .	229.091	152.726	381.817	100%

Отсюда видно, что пашни занимают немногимъ меньше  $\frac{2}{3}$  всей площади, за ними слѣдуютъ сѣнокосы, обнимающіе около  $\frac{1}{3}$  площади, затѣмъ разныя угодья (10,9%), выгоны (5,2%) и усадьбы (2,2%). Такое же приблизительно количественное соотношеніе между угодьями замѣчается и по каждой полосѣ въ отдѣльности. Такъ, по ближней полосѣ пашни составляютъ 62,1% всей площади, а по средней 61,6%; по первой полосѣ на долю сѣнокосовъ приходится 18,9% всего пространства, а по второй 21,1% и т. п. Рѣзче различія въ этомъ отношеніи выражаются въ отдѣльныхъ видахъ землевлѣдѣнія. Такъ, у крестьянъ площадь сѣнокосовъ очень ограничена, у частныхъ владѣльцевъ она значительно больше, у казаковъ точно также и пр.; но разсмотрѣніе всѣхъ этихъ частныхъ не имѣть существеннаго значенія для основной задачи нашего изслѣдованія — для опредѣленія размѣровъ производительности края и степени обезпеченія Азовскаго порта хлѣбными грузами.

### Размѣры запашекъ и посѣвныя площади.

Входящія въ составъ Азовскаго торговаго района мѣстности отличаются поразительнымъ однообразіемъ естественныхъ условій. Весь районъ представляетъ совершенно однохарактерную степную равнину, пересѣкаемую только изрѣдка незначительными степными рѣчками и неглубокими оврагами (балками). Черноземная почва, съ очень рѣдкими переходами къ суглинкамъ и отчасти къ супеси, легко поддается плугу. Поэтому и распашки здѣсь получили широкое развитіе въ зависимости, конечно, отъ удобства сбыта зерна черезъ близлежащіе порты. Но практикуемые въ этомъ отношеніи земледѣльческіе приемы не отличаются рациональностью и расчетами на хозяйственное отношеніе къ землѣ. Во многихъ мѣстахъ, какъ наприм. на крестьянскихъ земляхъ Кагальника, земля засѣвается „безъ отдыха“ изъ году въ годъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ практикуется двухпольная смѣна. Однимъ словомъ, все рассчитано на то, чтобы запахать возможно большую площадь земли и взять наибольше зерна. Въ частности, въ ближней полосѣ района ежегодно запахивается около 74,1% пахатной площади, а въ средней около 74,9%, т. е. въ обоихъ случаяхъ почти  $\frac{3}{4}$  пашень. Менѣе значительны затѣмъ запашки у частныхъ владѣльцевъ и болѣе значительны у крестьянъ и у казаковъ.

Преобладающимъ хлѣбомъ въ посѣвахъ, какъ и всюду вообще на крайнемъ югѣ Россіи, оказывается пшеница; значительное за-тѣмъ предпочтеніе предъ другими хлѣбами отдается ячменю; остальные же хлѣба имѣють въ хозяйствѣ лишь малозначительное, второ-степенное значеніе.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приблизительно выражено количе-ственное соотношеніе для разныхъ видовъ хлѣба по обѣимъ полосамъ района:

Х л ѣ б а :	Находится десятинъ подъ посѣвомъ:		
	По близи. полосѣ.	По средн. полосѣ.	Всего.
Рожь. . . . .	1.117	1.320	2.437
Озимая пшеница . . .	22.573	16.628	39.201
Яровая пшеница . . .	47.193	29.392	76.585
Ячмень . . . . .	20.772	13.635	34.407
Овесь . . . . .	5.470	4.065	9.535
Разные хлѣба . . . .	8.375	5.460	13.835
Итого . . . . .	105.500	70.500	176.000

Такимъ образомъ, судя по этимъ цифрамъ, озимые посѣвы въ данной мѣстности занимають лишь 41.638 дес. или 23,7% общей посѣвной площади, что, конечно, составляетъ менѣе четверти всѣхъ посѣвовъ. Собственно же подъ пшеницей (озимой и яровой) нахо-дится 115.886 дес. или 65,8% посѣвной площади, т. е. ровно почти  $\frac{2}{3}$  посѣва, причемъ на долю озимой пшеницы приходится 22,3% площади, а на долю яровой, преимущественно гарновки, 43,5%. Изъ остальныхъ хлѣбовъ бываетъ: подъ ячменемъ 19,5%, подъ овсомъ 5,4%, подъ рожью 1,4% и подъ разными хлѣбами 7,9% общей посѣвной площади. Вообще, слѣдовательно, зерновая культура здѣсь держится на производствѣ главнымъ образомъ краснаго хлѣба, служащаго и главнымъ предметомъ заграничнаго экспорта въ южнорусскихъ портахъ.

#### Урожай хлѣбовъ, потребление и остатки къ сбыту.

Судя по указаніямъ мѣстныхъ хозяевъ, урожайность хлѣбовъ не подвергается въ описываемыхъ мѣстностяхъ особенно сильнымъ ко-лебаніямъ. Полныхъ неурожаевъ здѣсь не бываетъ. Колебаніе въ



урожайности главного хлѣба — пшеницы выражается между 3 и 18 четвертями на десятину. Вообще же, средній урожай, на основаніи собранныхъ на мѣстахъ данныхъ, можно принять для ржи въ 6 четвертей съ казенной десятины, для озимой пшеницы 7 четвертей, для яровой пшеницы 6 четвертей, для ячменя и овса въ 10 четвертей и для разныхъ хлѣбовъ въ среднемъ 6 четвертей. Вычисляя по выведеннымъ такимъ образомъ величинамъ общій сборъ разныхъ видовъ зерна и отбрасывая при вычисленіяхъ единицы и десятки четвертей, конечные результаты средняго валового сбора хлѣбовъ можно опредѣлить въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Виды хлѣбовъ:	Валовой сборъ въ четвертяхъ:		
	По ближн. полосѣ.	По средн. полосѣ.	Всего.
Рожь . . . . .	6.700	8.000	14.700
Озимая пшеница . . . .	158.000	117.000	275.000
Яровая пшеница . . . .	283.000	176.000	459.000
Ячмень . . . . .	208.000	137.000	345.000
Овесь . . . . .	55.000	41.000	96.000
Разные хлѣба . . . . .	50.300	33.000	83.300
Итого . . . . .	761.000	512.000	1.273.000

Т. е. по размѣрамъ валового сбора всѣ хлѣба располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: яровая пшеница составляетъ 36% всего сбора, ячмень 27,1%, озимая пшеница 21,6%, овесь 7,5%, разные хлѣба 6,6% и рожь 1,2%.

Часть этихъ хлѣбовъ идетъ обыкновенно на обмѣненіе полей, причемъ въ среднемъ на одну десятину высѣвается ржи и пшеницы по 8 пудовъ, ячменя 10 пудовъ, овса до 10 мѣръ. Главнымъ продовольственнымъ хлѣбомъ у мѣстнаго населенія служить пшеница, а также просо, картофель и проч.; въ кормъ скоту поступаютъ исключительно ячмень и овесь. Какъ и во многихъ другихъ мѣстностяхъ, при существующемъ строѣ хозяйства, въ описываемомъ районѣ можно принять продовольственную норму въ двѣ съ половиною десятипудовыхъ четверти разнаго рода хлѣба на каждую душу населенія, или по 2 четверти продовольственныхъ хлѣбовъ на личную душу и не менѣе  $\frac{1}{2}$  четверти на остальные нужды. При-

нимая все это въ основаніе, можно опредѣлить остатки хлѣбовъ для вывоза въ слѣдующихъ размѣрахъ по каждой части района:

### I. По ближней полосѣ.

Виды хлѣбовъ:	Валов. сборъ въ четверт.	Расходы въ четвертяхъ:		Остатка.
		На обмен.	На прод. и дом. нуж.	
Рожь . . . . .	6.700	900	2.700	3.100
Озимая пшеница . .	158.000	18.000	63.540	76.460
Яровая пшеница . .	283.000	38.000	113.760	131.240
Ячмень . . . . .	208.000	187.000	40.000	149.300
Овесь . . . . .	55.000	5.500	20.000	29.500
Разные хлѣба . . . .	50.300	6.700	13.600	30.000
Итого . . . . .	761.000	87.800	253.600	419.600

### II. По средней полосѣ.

Рожь . . . . .	8.000	1.000	2.820	4.180
Озимая пшеница . .	117.000	13.300	36.660	67.040
Яровая пшеница . .	176.000	23.500	54.520	97.980
Ячмень . . . . .	137.000	12.300	20.000	104.700
Овесь . . . . .	41.000	4.100	15.000	21.900
Разные хлѣба . . . .	33.000	3.300	12.000	17.700
Итого . . . . .	512.000	57.500	141.000	313.500

Такимъ образомъ, по обѣимъ частямъ района главную массу хлѣбныхъ остатковъ составляютъ, съ одной стороны, пшеница, а съ другой ячмень—въ большей степени первая и въ меньшей второй. Это вполне совпадаетъ и съ особенностями экспорта по Азовскому порту.

### Особенности земледѣльческихъ и скотоводческихъ занятій.

Экономическую основу края составляетъ земледѣліе. Другихъ занятій у громаднѣйшаго числа населенія не существуетъ. Въ расположенныхъ по берегу Азовскаго моря селеніяхъ нѣкоторая часть жителей занимается рыболовствомъ, но за послѣднее время промыселъ этотъ сильно палъ и сталъ плохо обезпечивать рыболововъ.



Отдѣльные хозяева промышленяють также въ свободное время навозомъ, но возить приходится исключительно зерно, почему и самый промыселъ оказывается приспособленнымъ единственно къ нуждамъ земледѣлія и является, такимъ образомъ, лишь необходимымъ дополненіемъ его. Характеръ земледѣльческаго подспорья носить и скотоводческія занятія. Словомъ, земледѣліе или, точнѣе, зерновое хозяйство налагаетъ рѣзкій отпечатокъ на весь экономическій строй края.

При такомъ первенствующемъ значеніи земледѣльческихъ занятій, занятія эти оплачиваются здѣсь дороже, чѣмъ въ другихъ мѣстностяхъ южной Россіи. По крайней мѣрѣ, среднія цифры издержекъ производства оказываются на нѣсколько процентовъ выше, чѣмъ даже на Сѣверномъ Кавказѣ, всегда терпящемъ нужду въ рабочихъ рукахъ. Вотъ какимъ образомъ оцѣниваются эти издержки въ разныхъ селеніяхъ:

Расходы въ рубляхъ на десятину:

Селенія.	Аренд. земли.	Сѣмена.	Вспаш. и посѣвъ.	Уборка.	Обмолотъ.	Итого.
Кагальникъ . . .	8	4,5	6	8,5	7	34
Маргаритовка . . .	8	5	6	8	6	33
Энгеймгеймъ . . .	15	5	5	7	5	37
Койсугъ . . . .	5	5	6	9	6	31
Самарскъ . . . .	10	4	5	8	6	33
Пѣшково . . . .	8	4	6	7	5	30

Т. е., издержки производства на одну десятину колеблются между 30 и 37 руб. по разнымъ селеніямъ. Это значить, что при существовавшихъ осенью 1894 года цѣнахъ на пшеницу по 5 руб. за четверть, требуются отъ земли урожаи не меньше 6 и  $7\frac{1}{2}$  четвертей, чтобы можно было хозяину только свести, что называется, концы съ концами. Вслѣдствіе ли близости портовъ, или отсутствія рѣзкихъ колебаній въ урожайности, или же значительности, вообще, урожаявъ, но издержки производства видимо достигли здѣсь предѣльной нормы для существующаго типа земледѣльческихъ хозяйствъ. Между тѣмъ какъ въ большинствѣ мѣстностей Сѣвернаго Кавказа среднія издержки производства хлѣба колеблются между 25 и 30 руб. на десятину, въ данномъ случаѣ онѣ оказываются на 20 и 23% выше. Какъ бы то ни было, впрочемъ, а отмѣченная особенность

могла сложиться лишь въ зависимости отъ выгодности земледѣльческихъ занятій на ряду съ другими отраслями хозяйства.

Въ самомъ дѣлѣ, скотоводческія занятія за послѣднія 10 лѣтъ существенно измѣнились, именно въ направленіи приспособленія къ нуждамъ чисто зернового хозяйства. Оказывается, что всюду, на ряду съ расширеніемъ запашекъ, значительно сократилось количество гулевого и вообще рогатаго скота, причемъ увеличилось число рабочихъ лошадей. Такъ, по земско-статистическимъ изслѣдованіямъ, произведеннымъ въ 1883 году въ 12 селеніяхъ Василевско-Петровской волости, значилось 700 штукъ лошадей, 2.250 воловъ, 2.300 коровъ и 3.098 головъ мелкаго скота, а въ 1894 году, по даннымъ волостного правленія, было 1.451 лош., 1.062 вол., 958 кор. и 1.881 голова мелкаго скота, т. е. лошадей оказалось на 751 голову или на 107,3% больше, воловъ на 1.188 головъ или на 53,2% меньше, коровъ убыло на 58,3%, а мелкаго скота на 39%. Въ селеніи Пѣшково въ 1883 году лошадей было 349, а теперь числится 419, т. е. на 20% больше, количество же воловъ сократилось на 350 головъ или почти на 30%, коровъ на 589 гол. или на 52,5% и мелкаго скота на 943 головы или на 53,5%. Очевидно такимъ образомъ, что, съ расширеніемъ запашекъ и сокращеніемъ площади сѣнокошныхъ угодій и пастбищныхъ мѣстъ, пришлось уменьшить количество гулевого скота и замѣнить воловъ, какъ рабочую силу, лошадьми, удобства содержанія которыхъ и лучшая приспособленность къ работамъ заставили хозяевъ предпочесть ихъ воламъ. Иначе говоря, кромѣ молочнаго скота, хозяевамъ оказались нужными исключительно лошади, какъ рабочій скотъ въ хозяйствѣ и наиболѣе подходящая перевозочная сила.

#### Гужевой подвозъ хлѣбовъ и его особенности.

Тѣ исключительныя условія, въ которыхъ находится Азовъ по экспорту зерна, придаютъ особое значеніе гужевому подвозу хлѣбовъ, какъ единственному средству обезпеченія порта грузами. Будучи отрѣзанъ отъ желѣзной дороги, Азовъ экспортируетъ только тѣ хлѣба, которые подвозятся къ нему гужемъ. Благодаря этому, здѣсь сложились свои спеціальныя условія по подвозу хлѣбовъ. Въ Азовѣ образовался цѣлый классъ такъ называемыхъ „самовозовъ“, т. е. фурщикова, занимающихся подвозомъ хлѣба частью купленного на

своей страхъ, частью принадлежащаго торговцамъ. Азовскіе самовозы проникаютъ съ этою цѣлью далеко за предѣлы Земли Донскаго войска, въ Ставропольскую губернію и Кубанскую область. Часто они набираютъ въ Азовѣ или Кагальникѣ лѣсъ, развозятъ послѣдній по станицамъ Кубанской области и берутъ здѣсь взаимѣнъ хлѣбъ для Азова. Иногда самовозы являются на базары, какъ напримѣръ, въ Лежанку (Средн. Егорлыкъ), въ качествѣ мелкихъ скупщиковъ и скупаютъ хлѣбъ съ такимъ расчетомъ, чтобы заработать на провозѣ его въ Азовъ. Иногда они просто подряжаются въ извозъ.

Такъ какъ въ послѣдніе годы, благодаря усиленной борьбѣ съ чумною эпизоотіей на Сѣверномъ Кавказѣ, закрыть доступъ для рогатаго скота въ Землю Донскаго войска, то образовался еще одинъ способъ транспортировки зерна изъ лежащихъ за предѣлами карантинной черты мѣстностей, преимущественно изъ Ставропольской губерніи. Въмѣсто воловъ грузы начали направлять въ Азовъ на верблюдахъ какъ хлѣботорговцы, такъ и нѣкоторые землевладѣльцы. И самовозы, и возчики на верблюдахъ поставляютъ хлѣбъ изъ наиболѣе удаленныхъ отъ Азова пунктовъ. Изъ этихъ же пунктовъ идетъ часть хлѣба и на лошадяхъ. Такимъ образомъ, въ гужевоѣ подвозѣ хлѣбовъ къ Азову участвуютъ самовозы, возчики на верблюдахъ и сами хозяева-земледѣльцы. Наибольшая доля хлѣбнаго зерна поставляется въ портъ, конечно, послѣдними.

Какъ и въ другихъ мѣстностяхъ, стоимость подвоза къ Азову хлѣба гужемъ подчиняется извѣстнаго рода правильности, что, конечно, указываетъ на устойчивость разсматриваемаго явленія. Если раздѣлить среднія цифры стоимости подвоза одного пуда зерна на пройденное пространство, то въ частномъ получится такимъ образомъ стоимость провоза съ пудо-версты, причѣмъ выведенныя указаннымъ способомъ среднія величины оказываются очень близкими между собою, несмотря на различія разстоянія. Исключеніе составляютъ лишь оплаты пудо-версты за очень близкія разстоянія отъ порта. Вообще же, оплата пудо-версты имѣетъ тѣмъ большую тенденцію къ пониженію, чѣмъ дальше извѣстная мѣстность лежитъ отъ пункта поставки хлѣба. За подвозъ хлѣба къ Азову изъ селеній Кагальникъ и Пѣшково, лежащихъ отъ послѣдняго въ разстояніи 8 верстъ, возчики берутъ отъ  $1\frac{1}{2}$  до 2 коп. съ пуда, что составляетъ, слѣдовательно, 0,19 и 0,25 коп. съ пудо-версты. Изъ селеній Круглаго и



Новониколаевского, отстоящихъ отъ Азова въ 18 верстахъ, хлѣбъ вoзятъ по 30 коп. за десятипудовую четверть, т. е. въ обоихъ случаяхъ пудо-верста обходится въ 0,17 копѣйки. При разстояніяхъ въ 50 и 60 верстъ отъ Азова оплата пудо-версты понижается до 0,16 коп., а на болѣе отдаленныхъ пространствахъ провоза она падаетъ до 0,15 коп. и рѣже до 0,14 коп. или даже до 0,13 коп.

Такимъ образомъ, зная среднія цифры оплаты пудо-версты, легко опредѣлить стоимость провоза хлѣба на всевозможныхъ разстояніяхъ. При оплатѣ пудо-версты въ 0,16 коп., подвозъ зерна къ порту, на разстояніи 50 верстъ, будетъ, слѣдовательно, стоить 80 коп. съ десятипудовой четверти, на разстояніи 100 верстъ—1 р. 60 коп., на разстояніи 120 верстъ—2 рубля съ четверти и т. д. Нѣкоторымъ пониженіемъ оплаты пудо-версты на дальнихъ разстояніяхъ отчасти объясняется, очевидно, и то обстоятельство, что въ Азовъ продолжается транспортировка хлѣбныхъ грузовъ даже изъ тѣхъ мѣстностей, вблизи которыхъ развились уже свои торговые центры.

### Экономическія и хозяйственныя условія п. Азова.

Значеніе Азова въ краѣ опредѣляется его торговою дѣятельностью. Обстоятельство это налагаетъ рѣзкій отпечатокъ на весь складъ экономической и хозяйственной жизни Азова. Азовъ—по преимуществу торговый центръ. Обрабатывающая промышленность въ немъ слабо развита. Основныя занятія низшаго класса населенія—мѣщанъ—собственно земледѣліемъ чередуются съ занятіями чисто торговаго характера.

По даннымъ Азовской Городской Управы, въ Азовѣ состояло въ 1894 году на лицо до 20.000 душъ \*) населенія обоого пола. Въ эту цифру входило до 12.700 душъ мѣщанскаго населенія, нѣсколько сотъ купечества, духовенства и чиновничества; остальные жители принадлежать къ инороднымъ поселенцамъ. По сравненію съ тремя сосѣдними городами — Ростовомъ, Таганрогомъ и Нахичеванью, Азовъ оказывается наименѣ населеннымъ пунктомъ, такъ какъ въ

\*) Выше, при опредѣленіи общей цифры населенія въ районѣ, была взята не эта цифра, а данныя Областнаго войска Донскаго Статистическаго Комитета въ виду однородности этихъ данныхъ со всѣми остальными. По даннымъ Комитета, постоянныхъ жителей въ Азовѣ числилось въ 1893 г. 15.640 душъ обоого пола.

Ростовъ считается около 100,000 жителей, въ Таганрогѣ 50,681 и въ Нахичевани 24,158 д. об. пола. Собственно приписного населенія въ Азовѣ значительно больше, чѣмъ въ Нахичевани. Однихъ мѣщанъ приписано къ Азову 24.776 душъ, но почти половина ихъ живетъ внѣ Азова, занимаясь частью арендою земель, частью хлѣботорговлей.

По даннымъ Городской Управы, Азову принадлежить 9.825 дес. земли, часть которой была въ свое время отведена подъ посадъ, а часть, именно 5.610 дес., была куплена городскимъ обществомъ въ собственность посада. Около  $\frac{3}{4}$  изъ общаго количества земли ежегодно сдается въ аренду съ торговъ, причемъ арендаторами являются мѣстные жители — преимущественно мѣщане. Подъ городомъ считается приблизительно около 400 десятинъ, а неудобной числится 285 дес. Мѣстные мѣщане, кромѣ того, арендуютъ на сторонѣ до 10.000 дес., и весь сборъ хлѣба съ этой земли обыкновенно полностью поступаетъ на Азовскій рынокъ.

Въ Азовѣ числится, по оцѣночнымъ вѣдомостямъ Управы, 2.330 недвижимыхъ имуществъ, дѣйствительная цѣнность которыхъ, по учету Городской Управы, равняется, по крайней мѣрѣ, одному миллиону рублей. Собственно помещеніе подъ Управу и другія городскія учрежденія стоятъ посаду 75.000 руб. Въ Азовѣ находится затѣмъ одинъ пивоваренный заводъ, одна паровая мукомольная мельница и четыре кирпичныхъ завода. Если прибавить къ этому, что въ посадѣ имѣются, кромѣ массы разнаго рода ремесленныхъ заведеній и торговыхъ магазиновъ и лавокъ, лѣсные склады и хлѣбныя конторы или амбары, то этимъ можно исчерпать главнѣйшіе экономическіе признаки посада.

Въ связи съ отмѣченными признаками сложились, конечно, и хозяйственныя занятія населенія. Одна часть населенія занимается земледѣліемъ на городскихъ земляхъ и на земляхъ, принадлежащихъ ближайшимъ къ Азову селеніямъ и владѣльцамъ. Другая добываетъ средства къ жизни отъ ремесленныхъ производствъ. Третья поставляетъ матросовъ и, вообще, прислугу на пароходы и каботажныя суда. Около 500 мѣстныхъ хозяевъ занимаются, по свѣдѣніямъ Азовской Управы, извозомъ. Часть жителей принимаетъ участіе въ погрузкѣ хлѣба на суда и въ подвозѣ его къ послѣднимъ. Нѣкоторые хозяева промышляютъ рыболовствомъ. Но главное, преобладаю-

щее надъ всѣми остальными промыслами, значеніе принадлежитъ торговымъ занятіямъ. Торговлей занимаются въ Азовѣ всѣ группы населенія — и купцы, и мѣщане, и пришлые, и коренные жители. Есть торговцы по профессіи, но очень многіе занимаются торговлей на ряду съ другими занятіями. Главная масса капиталовъ и силъ привлекается собственно хлѣботорговлей; затѣмъ видное мѣсто занимаетъ лѣсоторговля и, вообще, сбытъ окрестному населенію разнаго рода фабрикатовъ, колоніальныхъ товаровъ и привозныхъ предметовъ. Обо всемъ этомъ слѣдуетъ поговорить болѣе подробно.

### Торговля вообще и хлѣботорговля.

Какъ замѣчено уже выше, значеніе Азова, какъ порта и какъ торговаго центра, сложилось годами. Та связь, которая теперь чувствуется между Азовомъ и тяготящимъ къ нему райономъ, завязалась еще въ то время, когда только начало развиваться зерновое хозяйство на Сѣверномъ Кавказѣ. Лѣтъ 25 и 30 тому назадъ въ Азовѣ уже подвозился хлѣбъ и льняное сѣмя изъ самыхъ отдаленныхъ уголковъ Сѣвернаго Кавказа. Сюда же и въ сосѣдній Кагальникъ кубанскіе казаки и ставропольскіе крестьяне гоняли скотъ на ярмарки, а обратно везли капусту, лѣсные матеріалы и лавочные товары. По мѣрѣ развитія земледѣлія и расширенія запашекъ, количество привозимаго въ Азовѣ хлѣба увеличивалось все болѣе и болѣе. Съ теченіемъ времени къ предметамъ вывоза присоединились земледѣльческія орудія. Вмѣстѣ съ тѣмъ сталъ расти спросъ на лѣсные матеріалы. Такимъ образомъ, въ связи съ удовлетвореніемъ необходимыхъ хозяйственныхъ нуждъ привозными товарами и предметами, въ Азовѣ зародилась и окрѣпла самая хлѣботорговля. Вотъ почему торговая связь Азова съ тяготящими къ нему мѣстностями оказываются такъ прочны и долговременны, не смотря ни на проведеніе желѣзнодорожной линіи, ни на дѣятельную конкуренцію сосѣднихъ портовъ. Эти связи имѣютъ за собой солидное историческое прошлое, сгладить которое можетъ лишь цѣлый рядъ неблагоприятныхъ для Азова годовъ.

Помимо сбыта лавочныхъ товаровъ и продуктовъ ремесленнаго труда окрестному земледѣльческому населенію, особенно важное значеніе въ торговыхъ оборотахъ Азова имѣетъ сбытъ лѣсныхъ мате-

риаловъ и земледѣльческихъ орудій. Продажа послѣднихъ производится изъ шести мѣстныхъ складовъ, содержимыхъ большею частью на комиссіонныхъ началахъ. Окрестные жители берутъ обыкновенно въ Азовѣ буфера, плуги, вѣялки, сортіровки, сѣялки, косилки, жатки и вообще мелкія орудія, повсемѣстно распространенныя въ предѣлахъ Азовскаго торговаго района. Самая продажа производится большею частью предъ началомъ полевыхъ работъ и меньше во время подвоза хлѣба. Продаются земледѣльческія орудія, главнымъ образомъ, на наличныя деньги и рѣже въ разсрочку подъ хлѣба.

Болѣе важное экономическое значеніе и для Азова, и для тяготящихся къ нему въ торговомъ отношеніи мѣстностей имѣетъ лѣсоторговля. Въ Азовѣ въ настоящее время существуетъ до десяти крупныхъ лѣсныхъ складовъ. Склады эти принадлежатъ частью мѣстнымъ самостоятельнымъ лѣсоторговцамъ, частью представляютъ собой отдѣленія ростовскихъ торговыхъ фирмъ. Тѣмъ не менѣе, въ тѣ и другіе склады лѣсъ поступаетъ большею частью изъ первыхъ рукъ — отъ поставщиковъ его въ Дубовку и Царицынъ. Преобладающій лѣсной матеріалъ составляютъ доски различной толщины; въ меньшемъ количествѣ требуются такъ называемые „подтоварники“, дрючки, сляги и проч. Что касается размѣровъ лѣсоторговли, то годовою оборотъ каждого изъ десяти лѣсоторговцевъ можетъ быть принятъ среднимъ числомъ въ 100.000 рубл., а слѣдовательно, общій по Азову оборотъ выразится въ одномъ милліонѣ рублей. Обыкновенно лѣсоторговцы дѣлаютъ въ годъ только одинъ оборотъ, при наличномъ капиталѣ въ 300.000 руб. и кредитѣ въ 700.000. Запасы лѣсныхъ матеріаловъ бываютъ на рынкѣ не менѣе, какъ на 400 или 500 тысячъ руб. Несмотря на такіе размѣры лѣсоторговли, послѣдняя производится, тѣмъ не менѣе, исключительно въ розницу. Второстепенныхъ складовъ и отдѣленій въ разныхъ пунктахъ района нѣтъ. Лѣсные матеріалы сбываются или прямо производителю, или же самовозамъ, и всегда на наличныя деньги. Вообще, лѣсъ распространяется изъ Азова въ предѣлахъ тѣхъ же мѣстностей и пунктовъ, изъ которыхъ поступаетъ и хлѣбъ.

Еще шире и разностороннѣе охватываетъ мѣстную экономическую жизнь хлѣботорговля. Въ Азовѣ считается до 42 болѣе или менѣе крупныхъ хлѣботорговцевъ, изъ которыхъ 5 обладаютъ въ среднемъ на каждого до 250.000 руб. наличнаго капитала, 10 по 50.000 руб.

каждый, а остальные 27 торговцев около 15.000 каждый. Таким образом, наличный капитал в азовской хлеботорговле может быть определен, по крайней мере, в 2 миллиона рублей. Капитал этот в полном своем объеме обращается два, три раза в году; в отдельных случаях обороты капиталов, особенно мелких, производятся по пяти и более раз. Кроме наличных средств, в хлеботорговле широко практикуется кредит. Солидные торговцы могут обыкновенно пользоваться кредитом, превышающим их наличные средства в три, четыре и даже в пять раз.

Крупные и средние азовские торговцы вершат собственно всю хлеботорговлю Азовского порта. Ссыпки хлеба на местах, в особенности в ближней полосе, слабо развиты. Только в Кагальник, издавна славившемся своими ярмарками и торговлею, ссыпкою зерна занимается шесть лиц, но в общем производимые ими хлебные операции все-таки незначительны. В с. Круглом с хутором Обрыв ссыпали в 1893 году два местных лавочника до 1.500 четвертей. В селении Самарск, расположенном возле железнодорожной станции, ссыпается хлеба до 10.000 четвертей. Более развиты местные ссыпки зерна в средней и дальней полосе, как, например, в Порть-Катон, Маргаритовк и Семибалках, Ростовского округа, в Лежанк, Ставропольской губернии и проч.; но тут начинается уже конкуренция Азова с другими центрами. Впрочем, мелкие ссыпщики зерна в местах его производства служат только поставщиками хлеба для крупных азовских торговцев. Часть хлеба, по уполномочию этих последних, скупается на местах их приказчиками и доверенными лицами. На крупных азовских торговцев работают и азовские самовозы. Значительный % хлеба получают торговцы непосредственно от производителей в самом Азове. Скупка хлеба из первых рук широко практиковалась здесь издавна. Кроме местных хлеботорговцев и 500 азовских самовозов, в Азове еще недавно занимались этим делом до 250 мелких маклеров или „кулашников“. Чтобы парализовать вредную деятельность этого рода посредников, не брезгавших обманами, обвѣсами, насильными зазываниями продавцов и т. п., Азовская Городская Дума, постановлением от 26 октября 1892 года, „в видах совершенного прекращения происходящих во время привоза и ссыпки хлеба беспорядков, хлеботорговцам, их приказчи-



камъ и служащимъ, а также кулашникамъ, безусловно воспретила выходить на встрѣчу къ подъѣзжающимъ фурамъ и возамъ, предоставляя право продавцамъ хлѣбныхъ зерновыхъ товаровъ самимъ непосредственно свободно являться въ хлѣбные амбары и конторы съ предложеніемъ своихъ товаровъ“.

Принятыми, въ связи съ этимъ постановленіемъ, мѣрами Азовская Дума окончательно устранила на мѣстномъ хлѣбномъ рынкѣ участіе въ хлѣботорговлѣ „кулашниковъ“.

По собраннымъ даннымъ, общіе размѣры азовской торговли и хлѣботорговли могутъ быть выражены въ суммѣ отъ 8 до 11 милліоновъ рублей годового оборота. Первое мѣсто въ этомъ отношеніи принадлежитъ торговлѣ хлѣбомъ, годовой оборотъ которой колеблется между 5 и 8 милліонами рублей. Торговля мануфактурными, скобяными и бакалейными и друг. товарами можетъ быть опредѣлена въ 1.200.000 рублей годового оборота, лѣсоторговля—въ одинъ милліонъ рублей, торговля жженнымъ кирпичемъ, каменнымъ углемъ, рыбой, мясомъ и проч.—въ 500.000 рублей, земледѣльческими орудіями и желѣзнымъ товаромъ—въ 200.000 и мелочная торговля—въ 100.000 рублей годового оборота. Въ общемъ итогѣ, слѣдовательно, годовые обороты азовской торговли равняются 3 милліонамъ рублей. Такимъ образомъ, отношеніе между размѣрами годовыхъ оборотовъ по торговлѣ и хлѣботорговлѣ выражается, въ концѣ концовъ, какъ 3:5 или какъ 3:8. Другими словами, значеніе Азова, какъ порта и торговаго центра, при настоящемъ его положеніи, опредѣляется по преимуществу хлѣботорговлей.

Всѣ запасы хлѣба въ Азовскомъ портѣ сбываются затѣмъ на заграничные рынки при посредствѣ ростовскихъ и таганрогскихъ экспортныхъ фирмъ. Заграничные и, вообще, импортные грузы поступаютъ въ Азовъ черезъ Ростовскую таможенную.

### Продолжительность навигаціи Азовскаго порта и движеніе судовъ.

Официально открытіе и закрытіе навигаціи по Азову опредѣляется, такъ сказать, Ростовомъ, такъ какъ въ Ростовѣ находятся таможенна и комитетъ донскихъ гирль, выдающій судоходствомъ по р. Дону въ его устьяхъ. По даннымъ Ростовской таможни, средняя продолжительность портовой дѣятельности Азова колебалась, приблизительно, слѣдующимъ образомъ за послѣднія 10 лѣтъ:

	Когда была навигація	
	открыта.	закрита.
Въ 1884 году . . . . .	20 марта.	15 ноября.
" 1885 " . . . . .	12 "	19 "
" 1886 " . . . . .	18 "	31 декабря.
" 1887 " . . . . .	18 "	22 "
" 1888 " . . . . .	14 "	3 ноября.
" 1889 " . . . . .	21 "	25 "
" 1890 " . . . . .	10 "	19 "
" 1891 " . . . . .	16 "	4 "
" 1892 " . . . . .	14 "	19 "
" 1893 " . . . . .	14 "	30 "

Переведа эти цифры на количество дней, втеченіи которыхъ продолжалась навигація, за каждый годъ въ отдѣльности, можно видѣть, что наименьшая продолжительность навигаціи равнялась 234 днямъ (въ 1891 г.), наибольшая 289 днямъ (въ 1886 г.), и средняя за 10 лѣтъ продолжительность навигаціи выразится въ 255 дняхъ. Фактически дѣятельность Азовскаго порта зачастую можетъ быть начата нѣсколькими днями раньше и закончена позже, чѣмъ по Ростовскому порту. Азовъ стоитъ въ этомъ отношеніи хотя и не въ особомъ, но во всякомъ случаѣ болѣе въ благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ Ростовъ.

О движеніи судовъ по Азовскому порту можно отчасти судить по слѣдующимъ отрывочнымъ даннымъ, заимствованнымъ Азовскою Городскою Управой изъ официальныхъ источниковъ Ростовской таможни.

Г О Д Ы.	Количество судовъ.									
	Пришедшихъ въ портъ.					Ушедшихъ изъ порта.				
	Съ грузомъ.		Безъ груза.		Итого.	Съ грузомъ.		Безъ груза.		Итого.
	Паромахъ.	Букар-ныхъ.	Паромахъ.	Букар-ныхъ.		Паромахъ.	Букар-ныхъ.	Паромахъ.	Букар-ныхъ.	
1891	1	28	189	10	228	140	84	50	28	302
1892	1	38	215	2	256	166	71	50	36	323
1893	—	40	351	11	402	292	103	59	40	494

Такимъ образомъ, судя по этимъ даннымъ, въ Азовскій портъ за послѣднiе три года приходило въ годъ среднимъ числомъ 295 судовъ и отходило 373; но данныя эти обнимаютъ только крупныя суда, приспособленныя, главнымъ образомъ, къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ.

### Размѣры хлѣбнаго экспорта.

По даннымъ о полуконфечномъ сборѣ съ грузовъ въ пользу городскихъ средствъ Азова, за послѣднiя 7 лѣтъ было выпущено черезъ Азовскій портъ за границу слѣдующее количество хлѣба.

Г О Д Ы.	Количество въ пудахъ.					
	Пшеницы.	Ячменя.	Ржи.	Маслячн. сѣмянъ.	Прочаго.	Всего.
1887	3.552,600	1.950,400	—	337,000	13,700	5.853,700
1888	6.831,780	1.316,250	107,000	84,550	22,000	8.361,580
1889	5.376,850	2.194,720	40,000	256,850	24,700	7.893,120
1890	5.298,920	1.273,000	102,500	29,000	35,000	6.738,420
1891	3.485,500	704,500	49,000	84,500	42,000	4.365,500
1892	4.112,720	1.235,370	—	25,000	43,700	5.416,790
1893	6.318,550	2.021,550	105,800	139,100	—	8.585,000
Среднiя за 7 лѣтъ. . .	4.996,703	1.527,970	57,757	136,571	25,871	6.744,872

Изъ этихъ данныхъ видно, что въ общей массѣ вывозимаго за границу хлѣба на долю пшеницы приходится 74,1%, ячменя — 22,6%, ржи — 0,9%, масляничныхъ сѣмянъ — 2,1% и прочаго — 0,4%, причемъ, вообще, среднiй за 7 лѣтъ вывозъ равнялся въ 6,744,872 пудамъ. Послѣдняя цифра не можетъ быть, однако, признана характерною для портовой дѣятельности Азова. Въ составъ семилѣтняго періода вошли два (1891 и 1892) года, отличавшіеся особенно высокою урожайностью, во время которыхъ былъ воспрещенъ вывозъ пшеницы, ржи и ячменя за границу, почему именно за эти годы и оказываются особенно низкими цифры вывоза зерна. Если исключить эти годы и вывести среднюю цифру вывоза за остальные пять лѣтъ, то она повысится до 7,466,364 пуд. Но даже

эта цифра будетъ во всякомъ случаѣ не выше, а ниже дѣйствительной. По крайней мѣрѣ, къ такому выводу приводитъ разсмотрѣніе данныхъ, касающихся производительности Азовскаго хлѣботорговаго района.

Изъ приведенныхъ въ своемъ мѣстѣ цифръ видно, что остатки хлѣба по ближней, непосредственно примыкающей къ Азову полосѣ равняются 419.000 десятипудовыхъ четвертей и что къ нимъ надо прибавить половину остатковъ слѣдующей, средней полосы, именно 156.750 четвертей. Затѣмъ, по указаніямъ хлѣботорговцевъ, изъ дальней полосы, площадь которой, по крайней мѣрѣ, въ три раза больше площади остальныхъ двухъ полосъ, вывозится въ Азовъ (изъ 2 милл. четв. остатковъ) не менѣе 300.000 четвертей, преимущественно пшеницы. Такимъ образомъ, общее количество остатковъ для вывоза черезъ Азовъ, при переводѣ на пуды, окажется въ среднемъ болѣе 8½ миллионъ пуд.

Экспортъ хлѣба изъ Азова издавна производился въ четыре государства—въ Великобританію, Италію, Грецію и Францію. Въ последнее время были случаи вывоза хлѣба также въ Голландію (за два года), Испанію, Швецію, Германію и Турцію (по одному году). Общее количество хлѣба, вывезеннаго за семь лѣтъ изъ Азова, распредѣлялось слѣдующимъ образомъ между этими государствами:

Въ Великобританію вывезено . . . . .	30.201.050 пудовъ.
Въ Италію . . . . .	9.228.200 "
Въ Грецію . . . . .	5.400.000 "
Во Францію . . . . .	1.742.000 "
Въ другія государства . . . . .	486.000 "
Итого . . . . .	47.214.110 пудовъ.

Переведа эти цифры на процентныя величины, получимъ, что въ Великобританію вывезено 64% хлѣба изъ общаго количества, въ Италію—19,5%, въ Грецію—11,4%, во Францію—3,7% и въ разныя государства—1,4%. Такимъ образомъ, почти  $\frac{2}{3}$  хлѣба экспортируются черезъ Азовъ въ Великобританію.

#### Накладные расходы хлѣботорговцевъ.

Накладные расходы хлѣботорговцевъ распадаются на двѣ части: одну часть ихъ несутъ мѣстные торговцы, включая сдачу хлѣба и

погрузку его на баржи, а другая падает на экспортеровъ съ момента приѣма хлѣба на баржи до погрузки его на суда дальняго плаванія. Перваго рода расходы исчисляются отъ  $2\frac{1}{2}$  до 3 копѣекъ на пудъ, а расходы второго рода отъ 2 до  $3\frac{1}{2}$  копѣекъ также на пудъ. Въ частности, перваго рода расходы слагаются изъ слѣдующихъ статей:

1. Помѣщеніе подъ зерно . . . . .	отъ 0,5 до 1 к. съ пуда.
2. Приказчики . . . . .	" 0,2 " 0,2 " "
3. Приѣмка хлѣба съ вѣсовъ и сыпка въ амбаръ . . . . .	" 0,2 " 0,2 " "
4. Мѣшки, брезенты, ремонтъ ихъ и пр. . . . .	" 0,1 " 0,1 " "
5. Подвозъ и погрузка на баржу . . . . .	" 1 " 1 " "
6. Комиссіонные . . . . .	" 0,5 " 0,5 " "

Итого отъ 2,5 до 3 к. съ пуда.

Такимъ образомъ, собственно портовые расходы въ этомъ случаѣ колеблются между 33 и 40%, приѣмка же хлѣба въ амбары и оплата за помѣщеніе въ послѣднихъ отъ 30 до 40% общей суммы расходовъ.

Въ составъ накладныхъ расходовъ экспортера входятъ:

1. Оплата баржи за подвозъ къ судамъ дальняго плаванія . . . . .	отъ 1 до 2,5 к. съ пуда.
2. Городской полукопѣчный сборъ . . . . .	" 0,5 " 0,5 " "
3. Другіе сборы (такъ называемыя „вѣ- домости“ или гирловые сборы) . . . . .	" 0,3 " 0,3 " "
4. Остальные расходы . . . . .	" 0,2 " 0,2 " "

Итого отъ 2 до 3,5 к. съ пуда.

Слѣдовательно, въ этомъ второмъ случаѣ накладные расходы отличаются болѣе большими колебаніями, чѣмъ въ первомъ. Наиболѣе видную статью, поглощающую отъ 56 до 71,4% общихъ расходовъ, составляетъ, какъ и слѣдовало ожидать, оплата провоза хлѣба отъ порта до судовъ дальняго плаванія.

Складывая оба вида накладныхъ расходовъ, въ итогѣ получимъ отъ 4,5 до 6,5 коп. на пудъ, а это составитъ, при среднемъ годичномъ экспортѣ въ  $7\frac{1}{2}$  миллионъ пудовъ, отъ 337,500 до 487,500 рублей цѣнности вывозимаго за границу хлѣба.



## Вліяніе хлѣботорговой конкуренціи на Азовъ.

Давнишними конкуррентами Азова по хлѣботорговлѣ были Ростовъ, Ейскъ и отчасти Таганрогъ. Находясь въ треугольникѣ между этими портами, Азовъ терялъ хлѣбные грузы въ пользу то одного, то другого. Каждый изъ этихъ конкурирующихъ портовъ имѣлъ свой собственный районъ. Къ Ейску тянула сѣверо-западная часть нынѣшней Кубанской области; Таганрогъ располагалъ совершенно обособленною мѣстностью, примыкавшею къ нему съ сѣвера; такой же, обособленный съ сѣвера и съ востока, районъ прилегалъ къ Ростову, и только Азовъ опирался на относительно незначительное пространство своего собственного района. Благодаря такому положенію, Азовскій портъ издавна получалъ большую часть хлѣба изъ тѣхъ мѣстностей, изъ которыхъ шли въ то же время торговые дороги на Ростовъ и Ейскъ, а иногда даже и въ Таганрогъ лѣтомъ на судахъ, а зимой по льду, на подводахъ. Такое перекрещеніе торговыхъ путей, шедшихъ къ различнымъ портамъ, рано или поздно должно было разрѣшиться распредѣленіемъ отдѣльных мѣстностей между отдѣльными портами. Естественное обособленіе и этихъ мѣстностей, и портовыхъ должно было повести къ усиленію хлѣботорговой конкуренціи между этими послѣдними. Такъ и случилось. Это былъ первый фазисъ хлѣботорговой конкуренціи для Азова, когда особенно быстро начали расти Ростовъ и Таганрогъ, и отчасти стало усиливаться торговое значеніе Ейска. Съ теченіемъ времени стали намѣчаться и усиливаться и другіе прибрежные пункты хлѣботорговли. Сюда нужно отнести Портъ-Катонъ, Маргаритовку и Семибалки. Погрузка хлѣба въ этихъ частяхъ Азовскаго побережья производилась издавна, хлѣбные грузы въ небольшомъ количествѣ шли чрезъ Глафировку, Садальникъ (Шабельское) и Портъ-Катонъ. Но лѣтъ 15 или 20 тому назадъ эти случайныя погрузки стали постепенно замѣняться правильно организованнымъ экспортомъ зерна за границу. Были устроены амбары и пристани, появились постоянныя хлѣботорговныя фирмы, а позже были заведены даже мѣстные склады. Такими побочными портиками оказались именно Портъ-Катонъ, Маргаритовка и Семибалки. Въ первыхъ двухъ, кромѣ постоянныхъ хлѣбныхъ конторъ и амбаровъ

для зерна, устроены мосты для погрузки хлѣба, а въ Портъ-Катонѣ даже организованъ владѣльцемъ мѣстечка подвозъ зерна изъ амбаровъ на пристань. Въ Семибалкахъ постоянно дѣйствуютъ двѣ крупныя хлѣботорговыя фирмы, устроены хлѣбныя амбары, заведена „хлѣбная биржа“, т. е. склады хлѣбныхъ матеріаловъ, но погрузка хлѣба проходить длинную процедуру перемѣщенія зерна съ дрогъ на каюки, съ каюковъ на баркасы, съ баркасовъ на баржи и, наконецъ, съ баржъ на суда дальняго плаванія. Портъ-Катонѣ, Маргаритовка и Семибалки экспортируютъ, среднимъ числомъ, въ годъ около трехъ милліоновъ пудовъ, и само собой понятно, что, по мѣрѣ развитія торговыхъ операцій въ этихъ пунктахъ, будетъ все болѣе и болѣе неблагопріятно отражаться ихъ конкурирующее вліяніе на условія экспорта черезъ Азовскій портъ.

Одновременно съ развитіемъ хлѣботорговли въ трехъ названныхъ пунктахъ началось образованіе торговыхъ центровъ на самыхъ мѣстахъ производства хлѣба. Рѣшающее значеніе въ этомъ отношеніи имѣло проведеніе Владикавказской желѣзнодорожной линіи. Съ устройствомъ послѣдней, ея станціи естественно начали привлекать хлѣбныя грузы изъ ближайшихъ мѣстностей. Хлѣбъ, подвозившійся раньше гужомъ въ Ростовъ, Ейскъ и Азовъ, сталъ поступать на желѣзнодорожныя станціи и отсюда направляться исключительно въ одинъ Ростовъ. Такъ образовались сначала такіе крупныя центры, какъ Армавирь, Кавказская, Тихорецкая и Кущевская, а затѣмъ второстепенныя вродѣ Гулькевичей, Архангельской, Крыловской и проч. Новороссійская вѣтвь прибавила къ нимъ Станичную станцію и существенно повліяла на распредѣленіе грузовъ между сложившимися уже мѣстными центрами. вмѣстѣ съ тѣмъ шире пошли закупки хлѣба и въ мѣстныхъ центрахъ, удаленныхъ отъ желѣзной дороги, какъ напр. въ Лежанкѣ, Бѣлоглинкѣ и проч., которые также начали поставлять часть хлѣба на желѣзнодорожную линію.

Такимъ образомъ, образованіе приморскихъ пристаней съ одной стороны, и желѣзнодорожныхъ центровъ съ другой, составило, такъ сказать, второй фазисъ въ конкуренціи Азовскаго порта съ сосѣдними торговыми пунктами. Въ эту пору Азовъ, несомнѣнно, потерялъ тѣ хлѣбныя грузы, которые могли бы поступать въ него при другихъ условіяхъ, но которые были привлечены въ меньшей мѣрѣ Портъ-Катонѣмъ, Маргаритовкой и Семибалками и въ большей—

Ростовомъ, при посредствѣ желѣзнодорожнаго пути. Произошла, однимъ словомъ, естественная дифференцировка и распредѣленіе хлѣботорговыхъ операций между цѣлымъ рядомъ торговыхъ центровъ, съ наиболѣе невыгодной комбинаціей для Азовскаго порта.

Въ настоящую пору для Азова наступилъ третій и, быть можетъ, самый серьезный періодъ хлѣботорговой конкуренціи. И первостепенные, и второстепенные порты—Ростовъ и Ейскъ съ одной стороны и Портъ-Катонъ, Маргаритовка и Семибалки съ другой, совершенно уже обособились; Азовъ имѣетъ также свой опредѣленный и чрезвычайно сужившійся торговый районъ, дальнѣйшее сокращеніе котораго неизбѣжно повлечетъ уменьшеніе азовскаго экспорта или, иначе говоря, вызоветъ пониженіе послѣдующаго экономическаго развитія города. Выгоды хлѣботорговой конкуренціи, при такихъ условіяхъ, ни въ какомъ случаѣ не останутся за Азовомъ. Нужны такія мѣропріятія, которыя, не измѣняя того естественнаго положенія, въ какомъ находятся нынѣ первостепенные и второстепенные приазовскіе порты, дали бы большій притокъ грузовъ Азову со стороны, изъ лежащихъ внѣ его торговаго района мѣстностей и изъ отдаленныхъ частей этого послѣдняго. Теченіе въ этомъ отношеніи давно уже намѣтилось. Въ Ейскѣ уже проектируется проведеніе желѣзнодорожной вѣтви и наряду съ этимъ улучшеніе портовыхъ приспособленій. Разъ будетъ осуществлена эта мѣра, Азовъ, несомнѣнно, потеряетъ еще извѣстную долю благопріятныхъ для его портовой дѣятельности условій.

Итакъ, слѣдовательно, существующій опытъ хлѣботорговой конкуренціи Азова съ сосѣдними центрами, несомнѣнно, указываетъ на то, что вліяніе этой конкуренціи и въ первомъ, и во второмъ, и въ намѣтившемся уже третьемъ фазисахъ, отразилось и отражается неблагоприятно на торговыхъ условіяхъ Азовскаго порта.

**Необходимость Азовской вѣтви и вѣроятное обезпеченіе ея грузами.**

Отмѣченные обстоятельства привели Азовское городское общество къ мысли о необходимости устройства подъѣзнаго пути къ Азову. Съ этимъ вопросомъ соединена торговая будущность послѣдняго, какъ порта. Съ проведеніемъ вѣтви ожидается болѣе обильный притокъ въ Азовъ какъ экспортныхъ, такъ и импортныхъ грузовъ, а

слѣдовательно, и усиленіе хлѣботорговли и торговли вообще. Разъ будетъ осуществлена названная мѣра, Азовскій портъ окажется поставленнымъ въ одинаковыя съ Ростовомъ условія подвоза грузовъ. Его дальнѣйшему развитію, поэтому, перестанутъ мѣшать тѣ исключительныя обстоятельства, отъ которыхъ онъ до сихъ поръ зависѣлъ и находится въ зависимости.

Въ нынѣшней экономической жизни Азова есть достаточно основательныя указанія на то, что проектируемая вѣтвь, повидимому, будетъ обезпечена грузами и пассажирами. Нѣтъ сомнѣнія, что, при маломъ протяженіи этой вѣтви, она не можетъ, конечно, обѣщать широкихъ выгодъ сама по себѣ. Ея хозяйственное значеніе, надо полагать, опредѣлится не собственными, а преимущественно транзитными грузами. По ней повезутъ издали хлѣбъ и все то, что получается уже теперь въ Азовѣ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ и потребностей населенія Азовскаго района. Но отъ этого суть дѣла не измѣняется. Къ тому же, въ самомъ Азовѣ обѣщаютъ развиваться такія отрасли торговли, которыя дадутъ работу вѣтви въ направленіи отъ Азова къ главному пути.

Основной перевозочный матеріалъ составляетъ, конечно, хлѣбъ. На соединительной линіи, по проекту, окажутся два большихъ селенія Батайскъ и Койсугъ. Въ первомъ уже теперь ссыпается до 12.000 четвертей мѣстнаго и привознаго хлѣба. Селеніе Койсугъ располагаетъ болѣе значительнымъ, чѣмъ Батайскъ, земельнымъ надѣломъ и производитъ массу зерна. Но хлѣбные грузы изъ этихъ ближайшихъ пунктовъ составятъ лишь незначительную долю того количества ихъ, какое, несомнѣнно, дадутъ отдаленныя отъ Азова мѣстности. Судя по историческому ходу развитія здѣшняго хозяйства и торговли, съ теченіемъ времени отдаленныя пункты будутъ поставлять въ порты все меньше и меньше хлѣба гужемъ. Гужевой подвозъ уступить мѣсто желѣзнодорожной транспортировкѣ. И можно съ полною вѣроятностью сказать, что эти новые желѣзнодорожные грузы, полученные въ предѣлахъ нынѣшняго Азовскаго района, попадутъ именно въ Азовъ. Торговыя связи и соединенныя съ ними обычаи, привычки и отношенія отличаются извѣстнаго рода прочностью и постоянствомъ. Если извѣстныя лица поставляютъ хлѣбъ въ Азовъ, а не въ Ростовъ, то это именно объясняется установившимися торговыми связями—близкимъ знакомствомъ, взаимнымъ довѣріемъ, кредитомъ и пр., а

главное, съ измѣненіемъ условій транспортировки, должны измѣниться и формы приложенія къ дѣлу торговыхъ капиталовъ. Азовскіе хлѣботорговцы, затрачивающіе нынѣ свои капиталы на хлѣбъ, подвозимый къ Азову гужемъ, не прекратятъ, конечно, своей дѣятельности и не перестанутъ покупать тотъ же хлѣбъ при условіи болѣе выгодной подвозки его желѣзною дорогою. Можно безъ натяжки сказать, что, по крайней мѣрѣ, половина хлѣба, экспортируемаго черезъ Азовъ, т. е. отъ 3 до 4 милліоновъ пудовъ, современемъ будетъ подвозиться не гужемъ, а желѣзною дорогою. Это—будущіе грузы проектируемой дороги. Но пока произойдутъ необходимыя въ этомъ отношеніи перемѣны, по новой линіи пойдутъ грузы изъ отдаленныхъ частей Сѣвернаго Кавказа. То, что случилось уже съ Ростовомъ и Новороссійскомъ, повторится, разумѣется, въ большей или меньшей степени и съ Азовомъ. Однимъ словомъ, такъ или иначе, а провозоспособность проектируемой линіи опредѣлится впослѣдствіи милліонами пудовъ хлѣба, который будетъ транспортироваться въ Азовъ какъ изъ предѣловъ его торговаго района, такъ и изъ разныхъ частей Сѣвернаго Кавказа, съ его обширною площадью въ 21 милл. десятинъ съ увеличивающимися съ каждымъ годомъ запашками. Если, поэтому, на первое время мы опредѣлимъ количество хлѣба, долженствующаго поступать въ Азовъ желѣзнодорожнымъ путемъ, отъ 2 до 3½ милл. пудовъ, то такой расчетъ не будетъ имѣть за собою чего либо невяроятнаго или противорѣчащаго дѣйствительному положенію вещей.

Другой громоздкій матеріалъ, потребляемый собственно Азовомъ, представляетъ каменный уголь. Въ настоящее время антрацитъ поставляется въ Азовъ частью судами, частью гужемъ. Потребленіе каменнаго угля въ Азовѣ, по свѣдѣніямъ Азовской Управы, опредѣляется въ 1 милл. пудовъ, и, по крайней мѣрѣ, на 500.000 пудовъ могутъ предъявить спросъ окрестныя селенія и помѣстья. Нѣтъ сомнѣнія, что, при возможности прямого желѣзнодорожнаго сообщенія, въ Азовѣ возникнутъ такіе же склады антрацита, какіе существуютъ въ Ростовѣ, и каменный уголь будетъ получаться, такимъ образомъ, изъ первыхъ рукъ на шахтахъ, безъ посредничества Ростова, какъ это ведется теперь. Предположивъ, что желѣзнодорожнымъ путемъ будетъ поставляться отъ 30 до 50% потребнаго для Азова угля, количество грузовъ этого рода можно, слѣдовательно, принять отъ 500.000 до 750.000 пудовъ.



Затѣмъ въ Азовъ гужемъ и, главнымъ образомъ, при посредствѣ Ростова, идутъ всѣ виды строительнаго камня для мощенія улицъ, а также цементъ, известь, нефть и проч. По даннымъ Азовской Управы, количество грузовъ этого рода можетъ быть опредѣлено отъ 200.000 до 250.000 пудовъ.

Съ другой стороны, можно рассчитывать, что Азовъ дастъ слѣдующіе и въ слѣдующихъ размѣрахъ обратные грузы.

Такъ какъ зимою около 110 дней въ году Азовскій портъ находится въ бездѣйствіи, то хлѣботорговцы не преминутъ, конечно, воспользоваться возможностью направлять за границу, при посредствѣ Новороссійскаго порта, тѣ запасы зерна, которые остаются у нихъ ежегодно послѣ закрытія навигаціи, и размѣръ которыхъ колеблется по годамъ отъ 4.000.000 до 6.000.000 пудовъ. Теперь существуютъ уже случаи транспортировки хлѣба зимою на Новороссійскъ не только изъ Ростова, но и изъ Воронежской, напримѣръ, губерніи. На такіе дальніе грузы можетъ рассчитывать и Азовъ. Дѣло въ томъ, что зимній фрахтъ на суда заграничнаго плаванія всегда бываетъ значительно ниже фрахта лѣтняго и осенняго. Лѣтніе расходы, положимъ, въ 1 р. 20 к. на четверть падаютъ зимою до 80 коп. на ту же четверть. Такимъ образомъ, для хлѣботорговца является прямой расчетъ переложить часть морского фрахта на желѣзнодорожный тарифъ, чтобы во время отправить хлѣбъ за границу и не оставлять капиталовъ безъ движенія. Предполагая, что обратные изъ Азова хлѣбные грузы составятъ только 40% зимнихъ хлѣбныхъ запасовъ, годичную пропорцію первыхъ можно, слѣдовательно, опредѣлить отъ 1.600.000 до 2.400.000 пудовъ.

По свѣдѣніямъ Азовской Городской Управы, въ Азовѣ и въ лежащемъ близъ Азова селеніи Петрогоровка вырабатывается 3 милліона штукъ превосходнаго жженато кирпича. Значительная часть этого матеріала, именно отъ 30 до 50%, вывозится въ Ростовъ, съ платою за провозъ водою до Ростовской пристани отъ 2 р. до 2 р. 50 коп. съ тысячи кирпича и по 5 руб. подводами черезъ Батайскъ. Этого рода грузы, очевидно, также могутъ быть транспортируемы въ Ростовъ, при посредствѣ проектируемой вѣтви, въ размѣрѣ отъ 100 до 150 тысячъ пудовъ.

При тѣснотѣ и неудобствахъ, соединенныхъ съ этою тѣснотою, по отправленію лѣсныхъ матеріаловъ изъ Ростова, можно также

предполагать, что известная часть их будет направляться по Азовской вѣтви, такъ какъ въ стоимости доставки лѣса водою въ Ростовъ или Азовъ нѣтъ почти никакой разницы, а между тѣмъ Азовъ имѣетъ всѣ преимущества предъ Ростовомъ въ томъ отношеніи, что располагаетъ достаточнымъ запасомъ свободныхъ мѣстъ для лѣсныхъ складовъ и, значить, лучше, чѣмъ Ростовъ, можетъ обставить выгрузку лѣсныхъ матеріаловъ и погрузку ихъ въ вагоны. Лѣсные матеріалы могутъ дать также отъ 200 до 250 тысячъ пудовъ груза.

Наконецъ, съ проведеніемъ желѣзнодорожной вѣтви на Азовъ, въ послѣднемъ, безъ всякаго сомнѣнія, образуется рыбный рынокъ. Въ настоящее время вся рыба, вылавливаемая въ устьяхъ Дона и въ большинствѣ рыбныхъ мѣстъ по восточному побережью Азовскаго моря, какъ въ сыромъ, такъ и въ приготовленномъ въ прокъ видѣ направляется въ Ростовъ, откуда она идетъ затѣмъ по желѣзной дорогѣ во внутреннія губерніи Россіи и за границу. Но существованіе рыбнаго рынка въ Ростовѣ обставлено довольно значительными неудобствами. Такъ, подвозить живую рыбу въ Ростовъ приходится особаго рода судами, известными подъ именемъ „водаковъ“. За доставку „водака“ изъ Азова въ Ростовъ буксиромъ берутъ обыкновенно до 20 рублей въ одинъ конецъ, что составляетъ приличный накладной расходъ въ рыботорговлѣ, а главное, отнимаетъ много времени у прасоловъ, промысляющихъ рыбной торговлей. Поэтому, большая близость Азова къ морю сравнительно съ Ростовомъ, соседство такихъ рыбныхъ пунктовъ, какъ станица Елисаветинская и хутора Обуховъ, Рогожкинъ и Государевъ, и въ особенности выигрышъ во времени при закупкѣ прасолами рыбы отъ рыболововъ сразу же, съ открытіемъ желѣзнодорожной вѣтви, перенесутъ центръ рыботорговли изъ Ростова въ Азовъ. Таково мнѣніе рыботорговцевъ. Образованіе рыбнаго рынка въ Азовѣ дастъ проектируемой вѣтви, по расчету Азовской Городской Управы, отъ 300.000 до 500.000 пудовъ груза въ видѣ свѣжей, вяленой, соленой и копченой рыбы.

Суммируя въ заключеніе всѣ перечисленные выше грузы, вѣроятное обезпеченіе ими будущей Азовской вѣтви можно опредѣлить въ слѣдующихъ размѣрахъ:

- |                             |                                 |
|-----------------------------|---------------------------------|
| 1. Хлѣбные грузы на Азовъ.  | отъ 2.000.000 до 3.500.000 пуд. |
| 2. Каменный уголь . . . . . | 500.000 „ 750.000 „             |

3. Строительные материалы . . . . .	отъ	200.000	до	250.000	пуд.
4. Злачные хлѣб. грузы изъ Азова . . . . .	"	1.600.000	"	2.400.000	"
5. Жженый кирпичъ . . . . .	"	100.000	"	150.000	"
6. Лѣсные материалы . . . . .	"	200.000	"	250.000	"
7. Рыба . . . . .	"	300.000	"	500.000	"

Итого отъ 4.900.000 до 7.800.000 пуд.

Ко всему этому надо прибавить, что и пассажирское движеніе, надо полагать, будетъ дѣятельно поддерживаться между Ростовомъ и Азовомъ. Объ этомъ отчасти можно судить на основаніи того факта, что въ лѣтнее время специально для пассажировъ совершаются ежедневно ростовско-азовскіе рейсы двумя пароходами одной частной компаніи, расходующей ежегодно не менѣе 150.000 пассажирскихъ билетовъ.

### З а к л ю ч е н і е .

Исходя изъ той мысли, что, съ устройствомъ желѣзнодорожной вѣтви, Азовъ окажется однимъ изъ правильно обставленныхъ портовъ, что, при этомъ положеніи, онъ будетъ болѣе или менѣе регулярно отвѣчать тѣмъ требованіямъ, которыя предъявляются ему, на ряду съ другими портами, питающимися производствомъ обширнѣйшихъ и богатѣйшихъ мѣстностей въ предѣлахъ Кубанской и Терской областей, Ставропольской губерніи и Земли Донскаго войска, и что, такимъ образомъ, проектируемая вѣтвь послужитъ, такъ сказать, лишь первымъ шагомъ въ дѣлѣ дальнѣйшаго улучшенія торговыхъ условій Азова, — конечные итоги произведенныхъ изслѣдованій этого порта въ экономическомъ и торговомъ отношеніяхъ можно формулировать въ слѣдующихъ общихъ положеніяхъ:

1. Вслѣдствіе возбужденнаго представителями п. Азова вопроса объ Азовской желѣзнодорожной вѣтви, техническими изысканіями и соображеніями Правленія Общества Владикавказской желѣзной дороги установлено, что устройство вѣтви въ 27,35 верстъ протяженія и 3,65 версты разъѣздныхъ путей безъ стоимости подвижного состава, обойдется въ 600 тысячъ рублей.

2. Въ прошломъ Азовъ считался для Россіи важнѣйшимъ военнымъ пунктомъ, а позже, въ новѣйшее время, несмотря на свое изолированное положеніе, Азовъ занялъ мѣсто торговаго порта пре-

имущественно для Сѣвернаго Кавказа, раздѣля такую роль вмѣстѣ съ Ростовомъ и Ейскомъ.

3. Съ проведеніемъ Владикавказской желѣзной дороги, обширный торговый районъ Азова разложился на три части: ближайшую въ 2.200 кв. верстъ, поставляющую весь свой хлѣбъ въ Азовъ, среднюю въ 1.466 кв. верстъ, отпускающую Азову половину хлѣбныхъ остатковъ, и дальнюю, самую обширную, но дающую изъ своихъ громаднхъ запасовъ только относительно незначительный процентъ.

4. Населеніе двухъ ближайшихъ, наиболѣ связанныхъ съ Азовомъ частей района исчисляется въ 142.420 душъ обоого пола, при значительномъ преобладаніи мѣстнаго и пришлаго крестьянскаго населенія надъ казаками и посадскими жителями.

5. Площадь земли въ тѣхъ же двухъ частяхъ района равняется 381.817 дес., изъ которыхъ казакамъ принадлежитъ 56,9% земли, крестьянамъ 28,3%, частнымъ владѣльцамъ 12,2% и Азову 2,6%, причемъ изъ отдѣльныхъ угодій на долю собственно пашень приходится 61,9% и сѣнокосовъ 19,8%.

6. Посѣвная площадь на указанномъ пространствѣ опредѣляется въ 176.000 дес., съ посѣвами пшеницы на 65,8% площади, ячменя на 19,5% и остальныхъ хлѣбовъ на 14,7%.

7. При валовомъ сборѣ всѣхъ хлѣбовъ въ 1.273.000 четвертей, расходуется среднимъ числомъ въ годъ на обѣщменение полей 145.300 четвертей, на продовольственныя и домашнія нужды 394.600 четвертей, а остатки для сбыта составляютъ, слѣдовательно, 733,100 четвертей.

8. На ряду съ крайнимъ развитіемъ зерноваго хозяйства, по обѣмъ частямъ района замѣчаются, съ одной стороны, высокія издержки производства хлѣба, а съ другой, сокращеніе гулевого скота и замѣна быковъ лошадьми, какъ болѣе подходящей рабочей силой.

9. Гужевой подвозъ къ Азову хлѣба производится азовскими „самовозами“, возчиками на верблюдахъ и земледѣльцами на быкахъ и лошадяхъ, причемъ стоимость пудо-версты за среднія по району разстоянія колеблется между 0,16 и 0,17 коп.

10. Большая часть населенія Азова поставлена въ экономическую необходимость заниматься земледѣліемъ, меньшая ремеслами, извозомъ, службою на судахъ и рыболовствомъ, но господствующее занятіе жителей составляютъ торговля вообще и хлѣботорговля, привлекающая

значительный процент даже лицъ, отдающихъ свое время разнымъ другимъ занятіямъ.

11. Поэтому, кромѣ торговли лавочными товарами и ремесленными издѣліями, въ Азовѣ довольно развиты торговля земледѣльческими орудіями, лѣсоторговля и въ особенности хлѣботорговля, такъ что изъ общихъ годовыхъ оборотовъ по Азову отъ 8 до 11 милліоновъ рублей приходится на долю хлѣботорговли отъ 5 до 8 милліоновъ рублей, торговли разнаго рода лавочными и магазинными товарами 1.200.000 рублей, лѣсоторговли одинъ милліонъ рублей и разныхъ другихъ видовъ торговли до 800.000 рублей.

12. Средняя продолжительность навигаціи опредѣляется для Азовскаго порта въ 255 дней, при колебаніяхъ отъ 234 до 289 дней.

13. Средній экспортъ Азовскаго порта равняется 7.466.364 пудамъ разнаго рода зерна въ годъ, а средніе остатки хлѣба къ сбыту во всѣхъ трехъ частяхъ въ  $8\frac{1}{2}$  милліоновъ пудовъ.

14. Накладные расходы хлѣботорговцевъ составляютъ отъ 4,5 до 6,5 копѣйки на пудъ хлѣба, причеъ отъ 2,5 до 3 копѣекъ несутъ собственно азовскіе представители хлѣботорговли, и отъ 2 до 3,5 коп. экспортеры.

15. При отмѣченныхъ условіяхъ, Азовъ находился въ положеніи порта, съ неблагопріятнымъ для него вліяніемъ хлѣботорговой конкуренціи, сначала со стороны Ростова и Ейска, а затѣмъ со стороны мелкихъ приазовскихъ портовъ и мѣстныхъ торговыхъ центровъ, усилившихъ отіправку хлѣба желѣзнодорожнымъ путемъ на Ростовъ.

16. Такой порядокъ вещей привелъ Азовское городское общество къ мысли о необходимости устройства желѣзнодорожной вѣтви, какъ средства улучшенія торговыхъ условій Азова.

17. Вѣроятное количество грузовъ, могущихъ обезпечить проектируемую вѣтвь, на основаніи вышеприведенныхъ указаній, колеблется между 4.900.000 и 7.800.000 пудовъ, а количество пассажировъ можно опредѣлить въ 150.000 человекъ.





