

А. 1196.  
13.

ежденная Коммисія для изслѣдо-  
ванія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

~~8582~~

# ДОКЛАДЪ

○

## ПЕРЕДВИЖЕНІИ РАБОЧИХЪ ПАРТІИ

ПО

## ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФИИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.  
(Вас. Остр., 8 л., д. № 45.)

1881.







1196

K

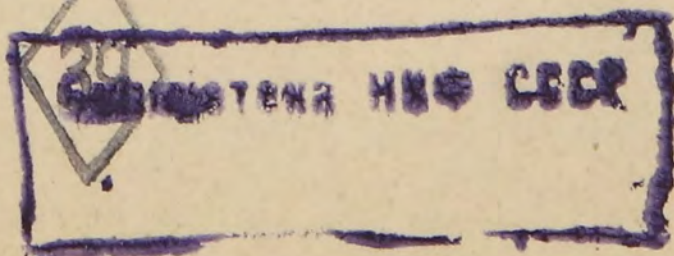
69576

## I.

Высшая желѣзнодорожная коммисія, съ самаго начала своего учрежденія, обратила вниманіе на вопросъ о передвиженіи рабочихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ.

Коммисіи предстояло выяснить, удовлетворяютъ ли существующія у насъ условія этого передвиженія дѣйствительной въ немъ потребности, и притомъ какъ со стороны представителей предложенія труда, т. е. рабочаго населенія, такъ и со стороны представителей спроса на трудъ, каковыми являются всѣ отрасли сельско-хозяйственной и промышленной дѣятельности. Уже одна эта постановка вопроса обнаруживаетъ все его важное значеніе. Дѣйствительно, вопросъ о цѣлесообразной и возможно дешевой перевозки рабочихъ силъ съ мѣстъ наибольшаго предложенія ихъ къ пунктамъ наибольшаго спроса на нихъ составляетъ одинъ изъ серьезныхъ вопросовъ желѣзнодорожной политики. Всѣ классы населенія, всѣ виды труда, всѣ отрасли производства, а, слѣдовательно, прежде всего само государство, прямо заинтересованы въ удовлетворительномъ разрѣшеніи его.

Помимо чисто экономическихъ интересовъ, вопросъ этотъ соприкасается, далѣе, еще съ такою сферою, въ которой роль государства, благодаря успѣхамъ общей





культуры, выступаетъ все съ большею и большею опредѣленностью; мы говоримъ о той высокой задачѣ современнаго государства, которая заключается въ согласованіи естественныхъ экономическихъ силъ или факторовъ, и въ твердомъ направленіи ихъ въ сторону наибольшей нужды, т. е. въ сторону удовлетворенія потребностей уже не отдѣльныхъ единицъ или вліятельныхъ экономическихъ группъ, а массы населенія. Здѣсь, на этой почвѣ, экономическіе интересы государства нераздѣльно сливаются съ его юридическими обязанностями, съ необходимо выпадающею на его долю поддержкою и защитою наиболѣе безпомощныхъ или наименѣ самостоятельныхъ элементовъ, изъ которыхъ слагается промышленная жизнь страны.

Все это оцѣнено по достоинству въ другихъ европейскихъ государствахъ, въ которыхъ цѣлый рядъ усилій разрѣшить вопросъ о передвиженіи рабочихъ, согласно съ истинными интересами страны или большинства населенія, привелъ къ весьма удовлетворительнымъ результатамъ. Такъ напр. въ Европѣ и преимущественно въ Германіи давно существуютъ дешевые (0,57 к. за версту) поѣзды 4-го класса; въ Германіи же, Бельгіи и другихъ странахъ тарифъ для пассажировъ 3-го класса значительно ниже нашего, именно 1, 13, 0,99 и даже 0,66 коп. за версту противъ нашего тарифа въ 1,25 коп. за версту (и это не смотря на наши громадные разстоянія) мы уже не говоримъ объ англійскихъ дорогахъ, которыя въ видахъ удобства неимущаго населенія, сочли даже возможнымъ ввести вагоны 3-го класса въ курьерскіе поѣзды. Но при этомъ слѣдуетъ замѣтить,



что всѣ такія нововведенія на Западѣ, вопреки первоначальнымъ опасеніямъ со стороны самихъ желѣзныхъ дорогъ, сопровождались постоянно значительнымъ возрастаніемъ, и притомъ въ самое короткое время, доходности вводившихъ ихъ у себя линій.

Совсѣмъ въ иномъ положеніи находится дѣло передвиженія рабочихъ силъ въ Россіи, и это не смотря на то, что у насъ существуютъ исключительныя и весьма важныя причины, которыя, казалось, должны были бы давно побудить и государство, и желѣзныя дороги, отнестись съ особенною заботливостью къ вопросу о наилучшемъ и наиболее дешевомъ устройствѣ перевозки рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Причины эти могутъ быть сведены главнымъ образомъ къ четыремъ слѣдующимъ группамъ: 1) къ громадному перевѣсу у насъ трудового населенія надъ достаточными, матеріально обеспеченными классами; 2) къ величинѣ разстояній, на которыхъ, по географическимъ и экономическимъ условіямъ государства, приходится перемѣщаться подвижной наличности рабочихъ силъ; 3) къ сравнительной бѣдности нашего трудового, почти исключительно земледѣльческаго населенія; 4) наконецъ, къ длинному и сложному ряду условій, отличающихъ нашу экономическую культуру отъ западноевропейской. Къ числу этихъ условій принадлежатъ: отчасти отсталость, отчасти своеобразность нашего народно-хозяйственнаго и гражданскаго быта, нужды нашей молодой промышленности, недостатокъ рукъ въ южной и степной полосахъ, малоземеліе центральныхъ губерній, притягательная сила плодородныхъ и почти незаселенныхъ южныхъ и юго-восточныхъ



окраинъ, затрудненія и препятствія, которыя законы наши создаютъ для постоянныхъ переселеній и т. п. Всѣ эти причины, вмѣстѣ взятыя, и породили явленіе, которое въ другихъ странахъ не имѣетъ ни характера, ни размѣровъ, присущихъ ему у насъ: явленіе отхожихъ промысловъ, которыми въ извѣстные, заранее опредѣленные періоды времени, обуславливаются массовыя передвиженія рабочихъ въ различныхъ мѣстностяхъ нашего отечества.

Но, не смотря на очевидное значеніе тѣхъ услугъ, которыя желѣзныя дороги могли бы оказать государственному и народному хозяйству посредствомъ удешевленія перевозки пассажировъ бѣднѣйшаго класса, именно въ этомъ направленіи наши желѣзныя дороги отличались всегда отсутствіемъ полезной инициативы. Не обращая вниманія на то, что на желѣзныхъ дорогахъ, какъ и на другихъ путяхъ сообщеній, низшіе, менѣе цѣнные роды грузовъ составляютъ главную долю движенія и даютъ наибольшую сумму дохода, при чемъ въ пассажирскомъ движеніи это явленіе принимаетъ форму громаднаго перевѣса числа пассажировъ низшихъ классовъ надъ пассажирами высшихъ разрядовъ, большая часть управленій нашихъ желѣзныхъ дорогъ мало заботятся объ усиленіи въ ближайшемъ будущемъ своихъ доходовъ чрезъ пониженіе тарифовъ низшихъ классовъ, введеніе 4-го класса, устройства особыхъ рабочихъ поѣздовъ въ періоды весенняго и осенняго наплыва рабочихъ артелей и т. п. Даже введенное у насъ съ 1879 года обложеніе пассажирскихъ билетовъ налогомъ въ пользу казны не побудило желѣзныхъ дорогъ къ принятію серьезныхъ мѣръ.



для облегченія бѣднѣйшихъ разрядовъ пассажировъ; на противъ того, какъ мы увидимъ ниже, новый законъ послужилъ нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ только поводомъ для уничтоженія существовавшего дотога времени на этихъ линіяхъ 4-го класса. Желѣзнодорожныя администраціи наши, очевидно, не усвоили себѣ еще того взгляда, что пониженіе тарифной платы и вообще облегченіе перевозки бѣднѣйшаго разряда пассажировъ требуется не только общими интересами государства, но и прямыми выгодами самихъ дорогъ.

Какъ извѣстно, ежегодно, съ наступленіемъ лѣта, излишество рабочихъ рукъ во внутреннихъ губерніяхъ Россіи и недостатокъ людей на окраинахъ вызываютъ движеніе артелей на полевые работы. Вслѣдствіе разности въ климатическихъ условіяхъ, эти передвиженія начинаются не въ одно и то же время во всѣхъ мѣстностяхъ. Окончивъ, на примѣръ, уборку сѣна или хлѣба въ одной изъ отдаленныхъ губерній, рабочіе успѣваютъ, по возвращеніи домой, исполнить ту же работу на своихъ поляхъ и сѣнокосахъ. Есть работы, для производства которыхъ крестьяне двигаются съ семьями и необходимыми инструментами и орудіями. Бываютъ случаи, когда на разстояніи 150 и 200 верстъ артели идутъ рядомъ съ желѣзною дорогою, пѣшкомъ, тратя непроизводительно дорогія для нихъ время и силы. Иногда артели передвигаются на лошадахъ, неся расходы на ихъ содержаніе, какъ въ дорогѣ, такъ и на мѣстѣ.

Нынѣшній способъ передвиженія рабочихъ артелей наноситъ значительный ущербъ экономическому развитію государства. Время, потребное для перехода артели и



затрачиваемыя при этомъ силы составляютъ прямой дефицитъ въ экономіи народнаго хозяйства.

Затрудненія въ слѣдованіи рабочихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ, заключающіяся въ недоступной для рабочихъ платѣ за провозъ, значительно умаляютъ и желѣзнодорожный грузъ.

По этому поводу, у насъ даже въ печати выражался взглядъ, по которому на перемѣщеніе рабочихъ рукъ нельзя, будто бы, смотрѣть, какъ на движеніе пассажировъ. Къ артели, писали на примѣръ недавно въ „Голосѣ“, слѣдуетъ относиться какъ къ такому грузу, который долженъ перевозиться по льготнымъ тарифамъ, какъ транспортируются, на примѣръ, хлѣбъ или соль. При нетребовательности, выносливости и терпѣніи нашего рабочаго люда, артель будетъ себя чувствовать вполне довольною, если будетъ перевозиться не только по образцу мобилизаціи войскъ въ приспособленныхъ къ тому товарныхъ поѣздахъ, но хотя бы и безъ всякихъ приспособленій, въ самыхъ простыхъ вагонахъ, подъ тѣмъ, однако, непремѣннымъ условіемъ, чтобы переѣздъ былъ вполне доступенъ рабочему по цѣнѣ и чтобы артель не была стѣснена въ перевозкѣ всего ей необходимаго. При этомъ, очевидно, значительное пониженіе тарифной платы на желѣзныхъ дорогахъ въ пользу рабочихъ не только возможно, но и должно быть очень выгодно для желѣзнодорожныхъ правленій. Дѣйствительно, извѣстно, что главная выгода эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ получается отъ перевозки относительно дешеваго груза, преимущественно хлѣба. Рабочія артели, какъ живой грузъ, являются вторымъ хлѣбомъ для желѣзныхъ дорогъ. Хлѣбъ, какъ грузъ,



затрудняетъ, однако, желѣзнодорожныя общества болѣе или менѣе значительнымъ простоемъ вагоновъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ; при перевозкѣ рабочихъ партій, это затрудненіе немыслимо. При условіи значительнаго уменьшенія таксы, желѣзныя дороги будутъ въ состояніи воспользоваться тою крупною частью „живаго груза“, которая, при нынѣшнихъ оцѣнкахъ на перевозку, отъ нихъ отпадаетъ, двигаясь на лошадяхъ, или даже пѣшкомъ.

Съ другой стороны, также нельзя не признать еще большей справедливости за мнѣніемъ, которымъ предлагается понизить тарифъ третьяго класса, и кромѣ того, принимать, по уменьшенной цѣнѣ, къ перевозу рабочія артели на пассажирскіе поѣзда. Такое пониженіе провозной платы для рабочихъ артелей практикуется уже на нѣкоторыхъ пароходныхъ обществахъ. Тамъ существуютъ „артельные билеты“, цѣна которыхъ относительно низка. По этимъ билетамъ, перевозятся артели въ 6—7 человекъ. Взамѣнъ дѣлаемой имъ скидки, перевозимыя артели помогаютъ на пути, — на примѣръ, при остановкѣ парохода на мели, при нагрузкѣ дровъ, если понадобятся чернорабочіе. Далѣе, въ настоящее время, наши желѣзныя дороги примѣняютъ однородный за провозъ тарифъ, безъ различія разстояній. Это ведетъ къ тому, что стоимость проѣзда между конечными пунктами большихъ дорогъ превышаетъ иногда для рабочаго всю ожидаемую выгоду отъ хорошаго заработка. Вотъ почему, устанавливая льготные, для артелей, тарифы, необходимо опредѣлить процентную скидку при прямомъ сообщеніи на большихъ разстояніяхъ. Такая мѣра еще болѣе



содѣйствовала бы привлеченію „живаго груза“ въ пользу желѣзнодорожныхъ обществъ.

Но вопросомъ объ улучшеніи перевозки рабочихъ артелей не исчерпываются всѣ потребности передвиженія массъ простонародья по желѣзнымъ дорогамъ. Не меньшаго вниманія заслуживаютъ и партіи переселенцевъ.

Экономическія условія и климатическія особенности внутреннихъ губерній вызываютъ иногда значительное передвиженіе крестьянъ на окраины государства. Густота населенія, при арендныхъ цѣнахъ, отъ 12 до 17 рублей въ годъ за десятину, не доставляетъ землепашцу возможности заниматься своимъ хозяйствомъ постоянно на мѣстѣ. Вслѣдствіе этого, происходятъ передвиженія, такъ какъ крестьянинъ надѣется, что въ теченіе извѣстнаго времени, на примѣръ, лѣтомъ, онъ успѣетъ управиться и у себя, и внѣ дома. Такимъ образомъ, крестьяне направляются для заработковъ изъ Данковского уѣзда, Рязанской губерніи, въ Сибирь, въ Томскую губернію, а изъ разныхъ уѣздовъ Тамбовской—въ Уфимскую. Точно также происходитъ передвиженіе изъ Цирятина, Полтавской губерніи, за Кавказъ, въ Александропольскій уѣздъ, хотя, впрочемъ, и безъ особенно ясно опредѣленнаго плана. Рядомъ съ этими передвиженіями, такъ сказать, періодическими, имѣются свѣдѣнія, въ послѣднее время, о передвиженіи изъ Таврической губерніи болгаръ-колонистовъ, которые сбываютъ землю и направляются во вновь присоединенную къ Россіи часть Бессарабіи.

Переселенцы преимущественно передвигаются въ тѣ стороны, въ которыя идетъ меньше всего грузовъ, и



гдѣ вагоны перевозятся пустыми, такъ какъ хлѣбъ и сырье, составляя главный грузъ, везутся съ окраинъ Россіи, представляя бѣльшій объемъ и вѣсъ, чѣмъ грузы, отправляемые на окраины. Несмотря на это, переселенцы не могутъ пользоваться рельсовою перевозкою. Предоставленные первобытнымъ способамъ переселенія, они отправляются въ путь преимущественно весною, причемъ непроизводительно тратятъ свои убогія средства на прокормленіе себя и лошадей по постояннымъ дворамъ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ. Недоступность желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе дороговизны провоза для рабочихъ и переселенцевъ наноситъ ущербъ, во-первыхъ, самимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, по причинѣ неполученія по праву имъ принадлежащаго дохода отъ перевозки этого живаго груза; во-вторыхъ, рабочимъ и переселенцамъ, обязаннымъ тратить время и силы на передвиженіе пѣшкомъ или на лошадяхъ, и, въ третьихъ, народному хозяйству, несущему потери массы рабочей силы въ теченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ, а нерѣдко цѣлаго года и болѣе, такъ какъ въ первое лѣто переселенецъ лишается возможности что либо посѣять. Нѣтъ надобности распространяться о значеніи переселеній, о необходимости облегченія ихъ и правильнаго устройства. Но нельзя не остановиться на томъ замѣчательномъ фактѣ, что этотъ, столь важный вопросъ является не только неразработаннымъ, но что объ немъ имѣются лишь отрывочныя, неполныя и случайныя извѣстія, изрѣдка и никѣмъ не провѣренныя, попадающія въ печать. Едва ли въ какой либо странѣ столь важное экономическое явленіе можетъ быть до такой степени игно-



рируемо. Въ официальныхъ учрежденіяхъ нашихъ имѣются, конечно, очень полныя данныя о размѣрахъ переселенческаго движенія и о многихъ его подробностяхъ, но, къ сожалѣнію, свѣдѣнія эти не приведены еще въ порядокъ и не опубликованы.

Неопредѣленными остаются также очертанія раіоновъ, изъ которыхъ движеніе идетъ то на Кубань, то въ Сибирь, то въ Оренбургскія степи, то за Кавказъ; неизвѣстны и приблизительные результаты этого движенія. Значительная часть крестьянъ идетъ на авось; имъ приходится дѣлать развѣдки посредствомъ „ходоковъ“ за сотни и тысячи верстъ, по неимѣнію другихъ источниковъ. Они не знаютъ навѣрное, что можетъ имъ дать какая нибудь Томская губернія или кавказская турецкая граница. А между тѣмъ, не у насъ ли, казалось бы, существуютъ наибольшія удобства къ приведенію интересующихъ насъ данныхъ въ извѣстность. Ни одно государство не имѣетъ такой строгой паспортной и ревизской системы. У насъ ни одна единица не можетъ передвинуться безъ формальныхъ перечисленій, оставляющихъ письменный слѣдъ; всякій, идущій даже на время въ сторону, обязанъ брать паспортъ. Между тѣмъ всѣ эти драгоцѣнныя данныя остаются вовсе недоступными изслѣдователю и наша строгая паспортная система не приноситъ услугъ даже и статистикѣ. По крайней мѣрѣ, въ трудахъ губернскихъ статистическихъ комитетовъ, говоря вообще, нѣтъ и слѣда какого нибудь удовлетворительнаго группированія данныхъ о паспортахъ, о числѣ уходящихъ на посторонніе заработки изъ года въ годъ, или вовсе покидающихъ свои прежнія поселенія.



Выше было уже замѣчено, что однимъ изъ мотивовъ для улучшения и удешевленія перевозки бѣднѣйшаго класса пассажировъ должно было бы, въ видахъ собственной пользы нашихъ дорогъ, служить и то обстоятельство, что съ 1-го Февраля 1879 года послѣдовало введеніе новаго налога—государственнаго сбора съ пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ и съ грузовъ, перевозимыхъ съ большою скоростью; послѣдствія, какъ извѣстно, не оправдали возлагавшихся на эту финансовую мѣру надеждъ. Но пока этотъ налогъ не будетъ отмѣненъ, желѣзныя дороги обязаны имѣть въ виду его послѣдствія еще съ слѣдующей точки зрѣнія.

Какъ извѣстно, пассажиры 1-го и 2-го класса не только у насъ, но и за границею, составляютъ слабое меньшинство. Затѣмъ, такъ какъ у насъ почти не существуетъ 4-го класса, то защитники нынѣшней системы перевозки рабочихъ партій утверждаютъ, что пассажиры 3-го класса волею неволею заплатятъ и тарифную плату, и налогъ. Для многихъ пассажировъ 3-го класса, однако, именно у насъ есть исходъ, давно практикуемый: пѣшее ходеніе. Дѣйствительно, большую часть третьеклассныхъ пассажировъ представляютъ крестьяне, уходящіе изъ своихъ деревень на заработки. Сколько нибудь знакомому съ этимъ промысломъ, на примѣръ въ Южной Россіи, извѣстно, что и до введенія новыхъ налоговъ многіе изъ крестьянъ предпочитали пѣшее ходеніе, а другіе колебались и то ходили пѣшкомъ, то ѣздили по желѣзной дорогѣ. Когда мужику представляется необходимость отправиться на земледѣльческія или другія работы верстъ за семьсотъ, онъ соображаетъ: что выгод-



нѣе — заплатить-ли 8 р. 75 к. за проѣздъ или пройти пѣшкомъ, причемъ онъ можетъ быть не проѣсть и не истопчетъ обуви на 8 р. 75 к. Рѣшенія бываютъ двоякаго рода, и вслѣдствіе того не разъ, бывало, встрѣчались группы пѣшихъ рабочихъ, сопровождаемыхъ одною подводою съ вещами, направляющихся на Донъ, Кубань и т. п. Изъ этого одного можно видѣть, что прежняя провозная плата для многихъ рабочихъ была едва только возможною; теперь же, когда къ 8 р. 75 к. нужно прибавлять еще 1 р. 30 к., выборъ чаще и чаще будетъ склоняться не въ пользу проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ. Конечно, на такое хожденіе потребуется недѣли двѣ времени, но временемъ мужикъ не всегда дорожить, потому что оно не всегда у него занято, особенно у земледѣльца. Отсѣявшись весною у себя дома, земледѣлецъ южной части черноземной полосы старается только о томъ, чтобы попасть въ южныя степи ко времени сѣнокоса, а тутъ двухнедѣльное промедленіе не составляетъ большаго расчета.

И не только на Югѣ, гдѣ проходимыя разстоянія очень велики, и крестьяне отчасти уже привыкли обходиться безъ услугъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, но даже и вблизи столицъ, между Москвою и Петербургомъ, и при томъ на сравнительно короткихъ разстояніяхъ, повторяется тотъ же фактъ; цѣлыя громадныя партіи предпочитаютъ идти пѣшкомъ, по крайней мѣрѣ на нѣкоторой части пути, чѣмъ платить за проѣздъ по желѣзной дорогѣ, въ особенности съ тѣхъ поръ, какъ къ прежнему высокому тарифу прибавилась еще добавочная плата въ формѣ налога. Такъ, напримѣръ, въ 1879 году, въ



теченіи апрѣля мѣсяца, изъ Смоленской губерніи большія партіи землекоповъ двигались на Ладожское озеро, гдѣ производились усиленные работы. Партіи эти пользовались, начиная отъ г. Ржева, Новоторжскою желѣзною дорогою, которая, опасаясь конкуренціи пароходовъ изъ Ржева въ Тверь, ввела у себя на одинъ мѣсяць, съ 15 Апрѣля по 15 Мая, 4-й классъ (товарные вагоны съ воинскими приспособленіями), по тарифу  $\frac{3}{4}$  коп. съ пассажира и версты, то есть по тарифу, который, на основаніи новаго закона о сборахъ въ пользу казны съ пассажирскихъ билетовъ, вовсе освобождаетъ послѣдніе отъ государственнаго налога. Рабочимъ, такимъ образомъ, приходилось платить за проѣздъ между Ржевомъ и Осташковымъ (билеты выдавались только на все протяженіе линіи въ 126 верстъ) 96 коп., вмѣсто прежней платы за 3-й классъ въ 1 р. 60 к., къ которой прибавлялось еще 24 к. государственнаго налога, или всего 1 р. 84 к.; т. е. рабочіе платили вдвое меньше противъ обыкновенныхъ пассажировъ 3-го класса. Тѣмъ не менѣе, эти же партіи рабочихъ, доѣхавъ до Торжка, въ 33 верстахъ отъ ст. Осташково, предпочитали покинуть рельсовый путь и направляться пѣшкомъ до станціи Вышній Волочекъ, лежащей 72 верстами дальше отъ Осташкова, по линіи Николаевской дороги къ Петербургу. Въ Вышнемъ Волочкѣ, по заявленіямъ мѣстнаго начальства, въ теченіи весны, происходило изо дня въ день небывалое стеченіе народа. Что же побуждало рабочихъ терять часть уже внесенной платы за разстояніе отъ Торжка до Осташкова, и медленно двигаться пѣшкомъ, съ наймомъ подводъ для вещей и орудій, на



разстояніи около 50 верстъ, вмѣсто того, чтобы пользоваться удобствами желѣзнодорожнаго сообщенія? Просто расчетъ, желаніе сберечь небольшую сумму денегъ, минуя хотя одинъ участокъ Николаевской дороги, которая, находясь въ другихъ условіяхъ, чѣмъ Новоторжская, и не боясь конкуренціи водяныхъ путей, не понизила своего высокаго третъекласснаго тарифа. По показаніямъ агентовъ Новоторжской дороги и самихъ рабочихъ, сбереженіе это не превышало 50 к. на каждаго рабочаго (вмѣсто 1 р. 5 к. за билетъ до Волочка, рабочій тратилъ на прокормъ во время прохода и наемъ, сообщая съ другими, подводы, около 50 коп.), что еще разъ наглядно доказываетъ, какъ узки тѣ предѣлы, въ которыхъ вращается у насъ спросъ на услуги рельсовыхъ путей со стороны массы рабочаго люда или большинства третъеклассныхъ пассажировъ.

Руководствуясь приведенными соображеніями и многими фактами, которые сдѣлавшись достояніемъ общественнаго мнѣнія, давно уже громко говорятъ о необходимости удешевить для рабочихъ ѣзду по желѣзнымъ дорогамъ, высшая желѣзнодорожная Коммисія не могла не включить и этого важнаго вопроса въ программу представлявшаго ея подкоммисіямъ изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла. Съ этою цѣлью, высшая Коммисія предложила своимъ подкоммисіямъ обратить особое вниманіе на условія передвиженія большихъ партій рабочихъ и переселенцевъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, и съ своей стороны, для облегченія труда подкоммисій составила: 1) перечень вопросовъ относящихся къ этой сторонѣ изслѣдованія и 2) записку, заключающую въ себѣ



очеркъ данныхъ, имѣющихся въ ученой и журнальной литературѣ предмета, относительно а) отхожихъ промысловъ для фабричныхъ и вообще промышленныхъ заработковъ, б) отхожихъ промысловъ земледѣльческаго характера и в) переселеній крестьянъ изъ малоземельныхъ губерній въ многоземельныя. Ниже подъ литерами А, Б, В. приведены въ подробномъ извлеченіи свѣдѣнія, заключающіяся въ упомянутой запискѣ, которая въ свое время, была сообщена, вмѣстѣ съ перечнемъ вопросовъ, всѣмъ желѣзнодорожнымъ управленіямъ а также губернскимъ земскимъ управамъ.

---

А.

**Отхожіе промыслы, имѣющіе цѣлью неземледѣльческіе трудъ и заработки <sup>1)</sup>.**

Вопросы, связанные съ положеніемъ современнаго крестьянскаго хозяйства, до сихъ поръ у насъ чрезвычайно мало разработаны. Въ печати, въ земскихъ соб-

---

<sup>1)</sup> Вопросъ объ отхожихъ промыслахъ и находящихся въ тѣсной связи съ ними переселеніяхъ крестьянъ изъ густонаселенныхъ мѣстностей въ почти незаселенныя обширныя пространства на Ю. и Ю. В. Россіи составляетъ, безъ сомнѣнія, одинъ изъ наиболее серьезныхъ вопросовъ нашей внутренней экономической жизни. Не смотря, однако, на свою важность для прямо заинтересованныхъ въ немъ слоевъ бѣднѣйшаго населенія и для всей страны, вопросъ этотъ остается однимъ изъ наимѣнѣ разработанныхъ въ нашей литературѣ. Двѣ—три спеціальныя работы, помѣщенныя въ нашихъ журналахъ, Труды Коммисіи для изслѣдованія сельскаго хозяйства, немногія работы мѣстныхъ статистическихъ комитетовъ, наконецъ случайныя газетныя статьи и замѣтки, — вотъ почти все, что можно указать желающему ознакомиться съ литературой предмета.



раніяхъ, въ публикѣ говорится много о крестьянской бѣдности, накопленіи недоимокъ, упадкѣ земледѣлія и т. п., изрѣдка приводятся по этому поводу отрывочныя свѣдѣнія и сообщаются кой-какія цифры, но не размѣры постоянныхъ дефицитовъ въ народномъ хозяйствѣ, ни степень упадка производительности труда приложеннаго къ земледѣлію, не опредѣлены повсемѣстно съ необходимою въ такомъ важномъ дѣлѣ точностью. Правда, все болѣе и болѣе выясняется, что въ значительной части государства земледѣліе или, правильнѣе, отведенныя крестьянамъ, въ особенности бывшимъ помѣщичьимъ, надѣлы не въ состояніи прокормить ихъ. Одинъ изъ изслѣдователей этого вопроса, профессоръ Янсонъ въ своемъ „Опытѣ статистическихъ изслѣдованій о крестьянскихъ надѣлахъ и платежахъ,“ высказывается даже въ томъ смыслѣ, что, повидимому, существуетъ обратная пропорціональность между величиной надѣловъ и размѣрами платежей, то есть, что чѣмъ меньше надѣлъ, какъ на примѣръ въ плодородныхъ губерніяхъ средней полосы, тѣмъ выше бываетъ подесятинный платежъ; съ

---

Но если объ отхожихъ промыслахъ и переселеніяхъ крестьянъ имѣется такъ мало свѣдѣній въ русской литературѣ, то еще менѣе имѣется ихъ объ условіяхъ передвиженія всей этой массы рабочаго люда по широко раскинувшейся сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Можно сказать безъ преувеличенія, что послѣдній вопросъ у насъ не былъ не только разработанъ, но даже затронутъ серьезно. Существующій по этому вопросу сырой матеріалъ, вслѣдствіе всѣмъ извѣстныхъ недостатковъ нашей желѣзнодорожной статистики, представляется пока въ формѣ отрывочныхъ и мало согласованныхъ между собою данныхъ. Голыя цифры желѣзнодорожныхъ отчетовъ нуждаются въ многократной обработкѣ, прежде чѣмъ можно будетъ надѣяться сдѣлать изъ нихъ, въ этомъ направленіи, точные и безошибочные выводы.



другой стороны, нормальная доходность земли, по земской оцѣнкѣ, до такой степени низка сравнительно съ суммою платежей, что встрѣчаются цѣлыя губерніи, какъ напр. Новгородская, гдѣ, по такой оцѣнкѣ, платежъ съ десятины составляетъ почти 565% съ ея доходности.

Вотъ это то положеніе земледѣлія, эта необезпеченность крестьянскихъ хозяйствъ, обложенныхъ многоразличными и значительными сборами въ пользу казны, бывшихъ владѣльцевъ, мѣстныхъ земствъ и самихъ сельскихъ обществъ, необезпеченность, происходящая на сѣверѣ отъ неплодородія почвы, а въ черноземной полосѣ отъ недостаточности надѣловъ и высокихъ арендныхъ цѣнъ на землю, и заставляетъ крестьянъ, какъ известно, возлагать всѣ свои надежды на промыслы разнаго рода, кустарничество и въ особенности ежегодный отходъ большими массами. Весь сѣверъ Россіи, востокъ, центръ, сѣверо-западъ и отчасти западъ, живутъ главнымъ образомъ не земледѣліемъ, а заработками мѣстными и на сторонѣ. Послѣдніе едва ли даже не играютъ роль главнаго подспорья крестьянскихъ хозяйствъ. Къ сожалѣнію, до сихъ поръ еще не установлено болѣе или менѣе точнаго отношенія заработковъ, имѣющихъ своимъ источникомъ такъ называемые отхожіе промыслы къ заработкамъ чисто мѣстнаго происхожденія (кустарничество, наемъ и проч.), и самое экономическое значеніе всѣхъ этихъ источниковъ народнаго дохода не выяснено съ тою тщательностью, какую желательно было бы видѣть въ разработкѣ вопроса, столь тѣсно связаннаго съ самыми жизненными интересами огромнаго большинства населенія.



Не установилось также, ни въ спеціальной, крайне бѣдной литературѣ вопроса, ни въ средѣ органовъ земскаго самоуправленія, которые, понятно, изъ всѣхъ существующихъ у насъ учрежденій, всего ближе стоятъ къ нуждамъ крестьянскаго хозяйства, какія либо опредѣленные взгляды на пользу или вредъ отхожихъ промысловъ по отношенію къ земледѣлію и вообще на вліяніе, какое они оказываютъ на развитіе народнаго благосостоянія. Многія земства неоднократно высказывались въ томъ смыслѣ, что отхожіе промыслы разрушительно вліяютъ на земледѣліе, и вообще составляютъ одну изъ дѣятельныхъ причинъ крестьянскаго обѣдненія; такія земства даже предлагали парализировать ежегодный отходъ рабочаго населенія искусственнымъ развитіемъ мѣстнаго кустарничества, устройствомъ ремесленныхъ училищъ, поселеніемъ въ селахъ опытныхъ мастеровъ и т. п. Наоборотъ, другія земства не менѣе рѣшительно утверждаютъ, что если земледѣліе еще удержалось въ Ярославской и Костромской, на примѣръ губерніяхъ, то только благодаря постороннимъ заработкамъ, дающимъ возможность вложить въ землю хоть какой нибудь капиталъ, и что населеніе, занимающееся отхожими промыслами вообще менѣе обременено недоимками и болѣе зажиточно и грамотно. Разногласіе это, конечно, объясняется въ извѣстной степени различіемъ мѣстныхъ условій; но оно еще болѣе свидѣтельствуетъ о совершенной неразработанности вопроса и недостаткѣ данныхъ для безошибочнаго разрѣшенія его.

Какъ бы то ни было, но не подлежитъ сомнѣнію, что отхожіе промыслы, имѣющіе цѣлью неземледѣльче-



скіе заработки, распространены весьма неравномерно въ Европейской Россіи. Всего слабѣе эти промыслы въ западномъ краѣ; въ сѣверо-западномъ, обнимающемъ губерніи Петербургскую, Псковскую и Новгородскую, они оживлены уже гораздо болѣе, а въ сѣверныхъ губерніяхъ достигаютъ высокой степени развитія. Въ восточной полосѣ государства отхожіе промыслы играютъ уже гораздо менѣе видную роль, за исключеніемъ одной Вятской губерніи. Но настоящимъ царствомъ отхода является сѣверная часть центральной полосы, губерніи верхне- и средне-волжскаго бассейна: здѣсь отхожіе промыслы давно, твердо и повсемѣстно укоренились въ нравахъ и экономической жизни всего крестьянскаго населенія. Эта обширная мѣстность въ тоже время, какъ извѣстно, уже въ значительной степени прорѣзана теперь желѣзными дорогами, такъ что вся масса рабочаго люда, ежедневно отправляющаяся отсюда на заработки и возвращающаяся домой, пользуется или могла бы пользоваться услугами этихъ столь дорого стоившихъ государству усовершенствованныхъ путей сообщенія.

По вычисленіямъ г. Б. Ленскаго (Онгирскаго), прекрасною работою котораго мы преимущественно пользовались при составленіи настоящаго очерка, (помимо своихъ внутреннихъ достоинствъ, трудъ г. Онгирскаго есть едвали не единственное въ нашей литературѣ статистическое изслѣдованіе, относящееся не къ той или другой губерніи, или отдѣльной мѣстности, а обнимающее собою весь раіонъ неземледѣльческаго или число промышленнаго отхода,)—распредѣленіе отхожихъ промысловъ по указаннымъ выше раіонамъ, подраздѣле-



ніемъ ихъ на губерніи, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Число отхо- жихъ кресть- янь.	% отхожихъ по отношенію къ крестьян- скому населе- нію.
Западная окраина	Витебская . . .	10,000 (?) 1,47
	Гродненская . . .	6,500 0,8
	Могилевская . . .	5,000 0,8
	Минская . . .	— —
Сѣверо-западные губерніи.	Новгородская . . .	150,000 17
	С.-Петербургск..	15,000 2,1
	Псковская . . .	10,000 (?) 1,43(?)
Сѣверныя губер- ніи.	Архангельская . . .	30,000 13
	Олонецкая . . .	23,116 8,7
	Вологодская . . .	5,000 (?) 0,54(?)
Восточныя губер- ніи.	Вятская . . .	90,757 4
	Пермская . . .	10,000 (?) 0,5(?)
	Уфимская . . .	— —
	Оренбургская . . .	— —
Губерніи Верхне и Средне-Волж- скаго бассейна.	Ярославская . . .	120,000 14
	Пензенская . . .	133,604 12
	Костромская . . .	110,000 10
	Нижегородская . . .	100,000 8,8
	Тверская . . .	102,000 7
	Симбирская . . .	15,000 (?) 1,3
	Казанская . . .	16,635 1,1
Центральныя гу- берніи.	Владимірская . . .	130,000 1,1
	Московская . . .	111,000 (?) 8
	Калужская . . .	40,000 (?) 4(?)
	Смоленская . . .	40,000 (?) 4(?)
	Рязанская . . .	20,000 (?) 1,5(?)



Центральныя губерніи.	гу-	Тульская . . .	15,000 (?)	1,5 (?)
		Тамбовская . . .	—	—
		Орловская . . .	—	—
		Итого .	1.308,612	

Нѣтъ сомнѣнія, что еслибъ были пополнены пробѣлы этой таблицы или только исправлены цифры, противъ которыхъ стоятъ вопросительные знаки, то въ общемъ итогѣ получилось бы болѣе 1½ миллионовъ рабочаго люда, т. е. болѣе 14% всего крестьянскаго населенія названныхъ губерній, не считая нищихъ, которые составляютъ особый видъ отхода, и съ которыми итогъ возросъ бы до 20% рабочихъ рукъ, или, по справедливому замѣчанію г. Онгирскаго, не столько даже рукъ, сколько рабочихъ ногъ, проходящихъ, иногда, какъ на примѣръ онежскіе лѣсопромышленники, 600 и 800 верстныхъ разстояній.

Переходя къ частному разсмотрѣнію отхожихъ промысловъ въ порядкѣ, намѣченномъ помѣщенною выше таблицею, нельзя не замѣтить, прежде всего, что губерніи западнаго края всего менѣе отличаются въ этомъ отношеніи, въ особенности губерніи бѣлорусскія и сосѣдняя съ ними Псковская. Изъ матеріаловъ для географіи и статистики Россіи, собран. офицерами Генеральнаго штаба (Гродненская губернія, часть II) видно, между прочимъ, что отхожіе промыслы въ этомъ районѣ наиболѣе развиты въ *Гродненской* губерніи, откуда ежегодно отправляется въ отходъ до 6½ тыс. человѣкъ, занимающихся сплавомъ строеваго и дровянаго лѣса и землекопными работами при желѣзныхъ дорогахъ. Отличающійся своими



плохими урожаями Гродненскій уѣздъ высылаетъ наиболѣе отхожихъ, а наименѣе уходитъ изъ Сокольскаго уѣзда. Гродненская губернія, подобно Поволжью, имѣетъ также своихъ бурлаковъ, преимущественно уроженцевъ Кобринскаго уѣзда, которые уходятъ въ Кіевъ, Брестъ, Данцигъ, получая обыкновенно 1 руб. 20 коп. въ недѣлю — заработокъ, который можетъ соперничать своею ничтожностью лишь съ заработкомъ вятскаго бурлака. При этомъ, по мнѣнію г. Онгирскаго, слабое развитіе отхожихъ промысловъ въ Западномъ краѣ едва ли можетъ быть объяснено отсутствіемъ или отдаленностью рынковъ труда и удобныхъ путей сообщенія. Сѣверная и восточная окраины поставлены въ этомъ отношеніи въ гораздо худшія условія, чѣмъ западная полоса, а между тѣмъ отхожіе промыслы развиты въ нихъ въ болѣе значительныхъ размѣрахъ. Гродненская, Виленская, Минская и Витебская губерніи могли бы высылать свое населеніе въ такіе близкіе и важные центры, какъ Рига, Варшава и особенно южныя губерніи, гдѣ спросъ на ремесленный трудъ долженъ быть значителенъ по относительной зажиточности населенія и ничтожному развитію мѣстныхъ промысловъ.

Изъ данныхъ, помѣщенныхъ въ „объясненіяхъ къ хозяйственному статистическому атласу“ И. Вильсона (1869 г.) видно далѣе, что за исключеніемъ Минской губерніи и частью Гродненской, во всемъ Сѣверо-Западномъ краѣ не достаетъ собственнаго хлѣба для продовольствія мѣстнаго населенія. Въ *Могилевской* губерніи у крестьянъ не достаетъ собственнаго хлѣба 270,000 четвертей или на 1,468,800 руб. по мѣстнымъ цѣламъ,



а присоединивъ къ этой суммѣ 2,466,406 разныхъ платежей, получимъ 3,935,206 руб. дефицита, не считая другихъ расходовъ, напримѣръ: на одежду, на ремонтъ жилья, на соль и т. д. Дефицитъ въ хозяйствѣ *Витебской* губерніи еще болѣе значителенъ; онъ доходитъ до 4,787,476 рублей, а въ Псковской губерніи до 2,245,000 рублей. Несмотря на эти значительныя цифры дефицита, населеніе западныхъ губерній не обнаруживаетъ склонности къ отходу. Въ этихъ губерніяхъ, ощущающихъ, очевидно, сильную потребность въ стороннихъ заработкахъ, почти совсѣмъ не развиты не только отхожіе, но и болѣе удобные мѣстные промыслы. Въ Псковской, напримѣръ, губерніи, въ этой странѣ льна, почти неизвѣстно ткачество холста и полотень. Въ лѣсистой Минской губерніи не производится никакихъ деревянныхъ издѣлій. Причины тому коренятся въ мѣстныхъ условіяхъ, но при этомъ необходимо принять въ расчетъ и малоспособность бѣлоруссовъ и Псковичей къ техническимъ занятіямъ и отсутствіе въ нихъ предприимчивости. Жалкое населеніе Витебской губерніи, забитое бѣдностью и бесплодіемъ почвы, занимаетъ послѣднее мѣсто какъ у себя на родинѣ, въ Бѣлоруссіи, такъ и на чужбинѣ, избираемой цѣлью отхода. Точно также и псковичь остается въ сторонѣ на Петербургской трудовой аренѣ, гдѣ на его долю достаются послѣднія черныя работы. Въ Петербургѣ псковичь, прежде всего, — какъ видно изъ переписи 1869 года, тряпичникъ и собиратель битого стекла, а витеблянинъ преимущественно занимается очищеніемъ нечистотъ. Эта малоспособность бѣлоруссовъ и псковичей, находящая себѣ, впрочемъ, полное объяс-



неніе во всей ихъ экономической исторіи, удерживаетъ ихъ отъ рискованнаго исканія заработковъ на сторонѣ. По крайней мѣрѣ, въ другихъ губерніяхъ можно принять за общее правило, что съ развитіемъ мѣстныхъ промысловъ усиливаются и отхожіе, и это потому, между прочимъ, что крестьянинъ, испытавъ свои силы и способности дома, на одномъ или нѣсколькихъ промыслахъ, охотнѣе и смѣлѣе пускается въ чужіе края.

*Новгородская* губернія высылаетъ очень большое количество рабочихъ: изъ уѣзда Валдайскаго въ Петербургъ, а также на Рыбинско-Бологовскую и Николаевскую желѣзныя дороги и на работы по Вышневолоцкой водяной системѣ; изъ уѣзда Тихвинскаго — на лѣсные заработки въ Лодейнопольскій уѣздъ Олонецкой губерніи; а также изъ уѣздовъ Бѣлозерскаго, Боровичскаго и Кириловскаго — преимущественно для сплава лѣса въ Петербургъ. Дефицитъ въ крестьянскомъ бюджетѣ Новгородской губерніи, считая и платежи, составляетъ 6.278,138 рублей, а за вычетомъ, въ видѣ дохода отъ мѣстной кустарной промышленности 1½ милліона рублей (по расчету Свода матеріаловъ по кустарной промышленности А. А. Мещерскаго и К. Модзалевскаго, СПб. 1874 г.), — слишкомъ 4½ мил. рублей. Этотъ то постоянный недочетъ и побуждаетъ новгородскихъ крестьянъ ежегодно, въ числѣ 150,000 взрослога и вообще отборнаго населенія искать на сторонѣ болѣе вѣрныхъ заработковъ. По вычисленіямъ Новгородской Губернской Управы, каждый отхожій Новгородецъ зарабатываетъ, круглымъ счетомъ 50 руб., что составитъ на все отхожее населеніе около 8 мил. рублей въ годъ. Половина этого заработка идетъ на по-



крытіе указаннаго выше дефицита, а другая половина составляет чистый доход крестьянъ и служитъ покрытію различныхъ второстепенныхъ нуждъ хозяйства. Отсюда видно, что безъ отхожихъ промысловъ, большинство населенія Новгородской губерніи гибло бы съ голоду и не могло бы поддерживать даже жалкаго земледѣлія, существующаго въ этой губерніи.

Сѣверная полоса охватываетъ три губерніи: Олонецкую, Архангельскую и Вологодскую. Губерніи эти, какъ извѣстно, крайне рѣдко населены, и потому отхожіе промыслы, еще болѣе разрѣжая населеніе, являются здѣсь съ характеромъ хотя и незбѣжнаго, но все-таки убыточнаго и экономически трудно оправдываемаго зла. По свѣдѣніямъ, напечатаннымъ въ Правительственномъ Вѣстникѣ за 1873 годъ (№ 158) и 1875 г. (№ 128) изъ *Олонецкой* губерніи ежегодно уходитъ, среднимъ числомъ, 23,116 человѣкъ, что для 264 тысячнаго крестьянскаго населенія составляетъ весьма почтенную цифру. Вліяніе урожая даже въ этой губерніи замѣтно отражается на отлучныхъ заработкахъ. Такъ въ 1871 году изъ Олонецкой губерніи ушло 20,400 человѣкъ, а въ 1872 году, когда въ губерніи повсемѣстно былъ сильный неурожай, въ отходъ ушло 24,608 человѣкъ, въ 1873 г.—23,860 и въ 1874 году—23,590. Всего болѣе отлучается изъ уѣздовъ Петрозаводскаго (до 8,000 чел.) и Каргопольскаго (4,200 чел.). Лѣтъ 20 тому назадъ, въ Каргопольскомъ уѣздѣ отхожіе промыслы были неизвѣстны, но теперь и онъ познакомился съ ними. Главнѣйшій отхожій промыселъ въ Олонецкой губерніи — работы на судоходныхъ путяхъ, заготовка и сплавъ бревенъ и дровъ. Кромѣ



того, изъ Петрозаводскаго уѣзда издавна и постоянно уходятъ каменотесы, столяры, стекольщики и кондитеры; изъ Каргопольскаго и, отчасти, изъ Пудожскаго выходятъ кирпичники; извозомъ преимущественно занимаются крестьяне Лодейнопольскаго уѣзда. Но въ настоящее время, какъ ни значительны отхожіе промыслы Олонецкой губерніи, они все-таки не покрываютъ нужды населенія.—Олонецкіе крестьяне ежегодно прикупаютъ хлѣба на 2.151,600 и уплачиваютъ налоговъ 562,125 руб., слѣдовательно имъ предстоитъ покрыть дефицитъ въ 2.713,725 руб. Чистый доходъ отъ мѣстныхъ заработковъ — не болѣе 50,000 руб., а съ лѣсными заработками—600,000 руб. Затѣмъ, въ благопріятномъ случаѣ, отлучный крестьянинъ принесетъ 50 руб.: значитъ, 23,116 человѣкъ заработаютъ на сторонѣ 1.155,808 руб., и такимъ образомъ весь крестьянскій доходъ будетъ простираться до 1.755,800 руб., такъ что не покроется и минимальный дефицитъ, опредѣленный выше въ 2 милліона слишкомъ. Но остаются еще другія нужды, кромѣ податей и продовольствія, а затѣмъ не всегда отлучный крестьянинъ выручитъ и 50 рублей; въ Правительственномъ Вѣстникѣ мы читаемъ, что „заработки отлучныхъ крестьянъ ничтожны, часто равны нулю, такъ что крестьяне, явившись домой, только потребляютъ хлѣбъ, выращенный безъ всякой съ ихъ стороны помощи“.

Нисколько не отраднѣе положеніе и *Архангельской* губерніи. По официальнымъ свѣдѣніямъ (Правительственный Вѣстникъ за 1876 г. № 30) изъ Архангельской губерніи уходитъ 30,000 чел., въ томъ числѣ изъ одного Онежскаго уѣзда до 25,000 чел., такъ что въ



Онежскомъ уѣздѣ лишь 20% населенія работаетъ на мѣстѣ. вмѣстѣ съ частью шенкурскихъ крестьянъ, Онежское населеніе занимается бурлачествомъ по водянымъ системамъ губерніи Архангельской, Олонецкой, Новгородской, Петербургской и даже Псковской. Въ Петербургѣ, по свѣдѣніямъ Статист. Временника (в. III), Архангельцевъ до 4,000 человекъ и они занимаются здѣсь тяжелыми работами въ качествѣ биржевыхъ поденщиковъ, дрягилей, перевозчиковъ грузовъ и судорабочихъ. Здѣсь же работаютъ кровельщики Холмогорскаго и Архангельскаго уѣздовъ, образуя такъ называемую кровельную артель; вообще, рабочіе Архангельской губерніи группируются въ артели, заключающія въ себѣ человекъ 20 или 30. Но заработки Архангельцевъ, не смотря на то, главнымъ образомъ, вслѣдствіе эксплуатаціи составителей артелей или десятниковъ, крайне незначительны. По словамъ г. Камкина (Въ чемъ заключаются нужды нашего Сѣвера? въ Трудахъ Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества 1875 г.), отхожее онежское населеніе за тяжелый трудъ устройства плотовъ выручаетъ не болѣе 95<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тысячъ или около 3 руб. на человека, а женщины не приносятъ домой ни копейки и только кормятся на сторонѣ. Но если, за уплатою податей, каждый изъ отхожихъ крестьянъ Архангельской губерніи принесетъ домой даже 5 руб., то составитъ сумма въ 155,000 рублей, къ которой отъ рыбныхъ и мѣстныхъ промысловъ прибавится во всякомъ случаѣ не болѣе 1 мил. рублей, между тѣмъ какъ одного только хлѣба Архангельская губернія прикупаетъ на 3.171,000 рублей.



На крайнемъ востокѣ Европейской Россіи только въ *Вятской* губерніи развиты отхожіе промыслы. Губерніа эта ежегодно высылаетъ на заработки около 91.000 человекъ на населеніе въ 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> милліона крестьянъ. Сѣверные уѣзды, Котельническій, Орловскій, Вятскій и частью Слободскій, которые отличаются своимъ сравнительнымъ неплодородіемъ, обременены недоимками и часто голодаютъ, доставляютъ наибольшій контингентъ отхожихъ рабочихъ. По свѣдѣніямъ г. Заволжскаго (Ислѣд. экон. быта населенія Вятской губ. 1871 г.), однихъ бурлаковъ отсюда ежегодно выходитъ 12.000, выручающихъ заработковъ 180.000 р. Въ Слободскомъ уѣздѣ распространены отхожіи бочарный промыселъ; крестьяне идутъ отсюда, для выдѣлки бочекъ подъ вино и деготь, въ различныя мѣстности Пермской, Уфимской, Оренбургской, Симбирской, Самарской и Вологодской губерній. Изъ уѣздовъ же Елабужскаго, Сарапульскаго и Малмыжскаго идутъ преимущественно плотники и красильщики.

Но, какъ было уже замѣчено выше, особенно важною и интересною областью, по отношенію къ развитію отхожихъ неземледѣльческихъ промысловъ, являются мѣстности, прилегающія къ среднему и верхнему теченію Волги — губерніи: Симбирская, Пензенская, Казанская, Нижегородская, Костромская, Ярославская и Тверская.

Здѣсь, прежде всего, останавливается на себѣ вниманіе наблюдателя *Пензенская* губерніа, выдающаяся изъ всѣхъ прочихъ нѣкоторыми, давно уже замѣченными, но весьма мало еще изслѣдованными особенностями. Именно, не смотря на то, что эта губерніа черноземная, что она



даетъ избытокъ хлѣба на сумму около 5 мил. рублей при платежахъ, не превышающихъ 4-хъ мил. рублей, изъ нея выходитъ ежегодно до 180,000 человѣкъ, занимающихся большею частью бурлачествомъ на всемъ теченіи Волги. Кромѣ того, здѣсь сильно развито нищенство, и притомъ въ оригинальной формѣ организованнаго отхожаго промысла; въ этомъ отношеніи особенно отличается Саранскій уѣздъ, гдѣ изъ большаго и богатаго села Голицына ежегодно отправляются въ отходъ такъ называемые голицынскіе нищіе, изъ которыхъ многіе, по рассказамъ, успѣли составить себѣ порядочныя состоянія и которые вообще должны зарабатывать не мало денегъ, если судить по тому, что женщины, нанимающіяся въ качествѣ помощницъ хозяевъ — нищихъ, получаютъ по 10 руб. и болѣе въ мѣсяць; иные же нанимаютъ себѣ цѣлыя семьи, прикидываясь погорѣльцами и, говорятъ, выручаютъ большія деньги. О числѣ этихъ странныхъ промышленниковъ можно судить по тому, что въ 1876 году изъ одного села Голицына было выдано до 4-хъ тысячъ билетовъ на отлучку. За исключеніемъ нищенства, во всемъ остальномъ, плодородная *Симбирская* губернія, по отношенію къ развитію отхожихъ промысловъ весьма сильно приближается къ губерніи Пензенской. Между прочимъ, и въ той и другой рельефнѣе всего выступаетъ черта, замѣчаемая въ извѣстной степени повсемѣстно въ Россіи и состоящая въ тѣсной зависимости, граничащей съ пропорціональностью, въ которой отхожіе промыслы находятся отъ промысловъ мѣстныхъ или кустарничества. Повидимому, прежде развивается кустарничество, а за нимъ, какъ неизбѣжный



экономическій результатъ его, являются и собственно отхожіе промыслы. По мѣрѣ развитія мѣстныхъ промысловъ, естественно понижаются цѣны на продукты этихъ промысловъ, а съ другой стороны населеніе, привыкши къ промышленному труду у себя дома, смѣлѣе и съ большею надеждою на успѣхъ пускается искать счастья на дальнихъ заработкахъ, а эти двѣ причины, взятыя вмѣстѣ, и объясняютъ хотя отчасти, какимъ образомъ отходъ постоянно развивается изъ кустарничества и повсемѣстно сопровождаетъ его. На это явленіе, на сколько намъ извѣстно, впервые обратилъ особенное вниманіе уже упомянутый нами выше изслѣдователь отхожихъ промысловъ г. Онгирскій, который даже возводитъ это явленіе на степень закона, регулирующаго экономическій бытъ нашего крестьянства. Какъ бы то ни было, однако, но что касается Симбирской губерніи, то кустарничество велось въ ней преимущественно въ уѣздахъ: Алатырскомъ, Корсунскомъ, Сызранскомъ, Симбирскомъ и Сенгилеевскимъ, и всѣ имѣющіяся свѣдѣнія на счетъ отхожихъ промысловъ Симбирской губерніи относятся только къ этимъ уѣздамъ: изъ Алатырскаго уѣзда выходятъ овчинники и скорняки, изъ Корсунскаго — красильщики, изъ Симбирскаго — бондари, изъ Сенгилеевскаго и Сызранскаго — портные (Матеріалы для географіи и статистики Россіи. Пензенская губ. ч. II)

Въ *Казанской* губерніи почти въ одинаковой степени развиты земледѣліе, кустарничество и отходъ, при чемъ ни одинъ изъ этихъ видовъ труда не имѣетъ особеннаго значенія. При слабомъ развитіи мѣстныхъ промысловъ, и отхожіе не установились тутъ прочно; напро-



тивъ того, въ Казанской губерніи, не смотря на ея бѣдность, являются большія артели плотниковъ изъ Нижегородской и Вятской губерній, для постройки деревянныхъ домовъ, а для каменныхъ приходятъ владимірцы, костромичи, симбирцы, вятчи; въ Ядринскомъ уѣздѣ, сверхъ того, бываетъ большой наплывъ шерстобитовъ изъ верхневолжскихъ губерній. Число отходящихъ изъ Казанской губерніи не опредѣлено съ достаточною достовѣрностію, хотя нѣкоторыя оффиціальныя извѣстія ограничиваютъ его незначительнымъ итогомъ въ 16,000 человѣкъ.

Въ *Нижегородской* губерніи, въ которой чрезвычайно распространено кустарничество, соотвѣтственно тому замѣчается и сильное развитіе отхожихъ промысловъ. По исчисленію г. Гацисскаго, число ежегодно отходящихъ изъ предѣловъ этой губерніи на посторонніе заработки крестьянъ простирается до 100,000 человѣкъ, а по счету статистическаго Временника, даже до 200,000 слишкомъ. Мѣстные промыслы наиболѣе развиты въ уѣздахъ: Горбатовскомъ, Балахнинскомъ, Семеновскомъ, Арзамасскомъ, Ардатовскомъ, и частью также въ уѣздахъ Лукояновскомъ и Макарьевскомъ. Изъ этихъ уѣздовъ и выходитъ вся масса идущихъ на дальніе заработки крестьянъ. Изъ уѣздовъ же Сергачскаго, Княгининскаго и Васильсурскаго, въ которыхъ кустарничество развито лишь въ слабой степени, мѣстное крестьянство почти вовсе не отправляется на сторону.

*Костромская* губернія, входящая своею юго-западною частью въ составъ раіона наибольшаго развитія промысловъ въ Россіи — раіонъ этотъ образуется изъ сѣверной



и сѣверо-западной частей Владимірской губ., изъ юго-восточной и восточной Ярославской и юго-западной Костромской — даетъ и значительное число отхожихъ промышленниковъ: именно по Гадисскому — 100,000, а по свѣдѣніямъ податной комисіи (Труды, XXII, часть III, отд. I) 108,000. Но какъ мѣстные, такъ и отхожіе промыслы Костромской губерніи развиты весьма неравномерно въ различныхъ ея уѣздахъ, при чемъ здѣсь довольно отчетливо обнаруживается тотъ фактъ, что развитіе промысловъ почти обратно пропорціонально производительности почвы. Наиболее производительные въ земледѣльческомъ отношеніи уѣзды Галичскій, Чухломскій, Буйскій и Солигаличскій въ промышленномъ отношеніи самые отсталые. Большая часть отхожаго населенія Костромской губерніи направляется на западъ, преимущественно въ Петербургъ, въ качествѣ столяровъ и шапочниковъ (въ Петербургѣ насчитывается до 16,000 костромичей), но отчасти и въ Москву, гдѣ также много костромскихъ шапочниковъ.

*Ярославская* губернія, какъ извѣстно, одна изъ наиболее промышленныхъ въ Россіи. Это есть область самыхъ древнихъ мѣстныхъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, отхожихъ промысловъ. Кромѣ того, губернія эта одна изъ наилучше изслѣдованныхъ въ экономическомъ отношеніи, чему мы особенно обязаны образцовой статистической экспедиціи 50-хъ годовъ. Въ Ярославской губерніи, не смотря на покрывающую нѣкоторые уѣзды ея густую сѣть кустарныхъ промысловъ, земледѣліе даетъ даже избытокъ хлѣба на сумму до  $\frac{1}{2}$  милліона рублей (по Вильсону), но этотъ ничтожный, въ особенности въ срав-



неніи съ 3.660,000 платежей, избытокъ почти весь приходится на долю трехъ земледѣльческихъ уѣздовъ, Мышкинскаго, Пошехонскаго и отчасти Ростовскаго. Въ остальныхъ уѣздахъ не хватаетъ собственнаго хлѣба на продовольствіе. За то кустарные промыслы даютъ тутъ доходъ, исчисляемый Ярославскимъ статистическимъ комитетомъ въ 800,000 рублей; а такъ какъ кустарей считается 12,000 человѣкъ, то на cadaго приходится по 65 руб. Число же отходящихъ промышленниковъ колеблется нынѣ, по даннымъ доклада Коммисіи для изслѣдованія положенія сельскаго хозяйства, между 110,000 и 130,000 человѣкъ, вмѣсто 60,000 чел., уходившихъ на заработки въ 1852 году, какъ то было удостовѣрено упомянутою выше статистическою экспедиціей. Что же касается распредѣленія мѣстныхъ и отхожихъ промысловъ по уѣздамъ, то объ немъ можно составить себѣ понятіе изъ разсмотрѣнія слѣдующихъ двухъ таблицъ, составленныхъ г. Онгирскимъ. Въ этихъ таблицахъ, дающихъ, кромѣ того, плотность населенія по уѣздамъ, эти послѣдніе распредѣлены по нисходящему порядку развитія мѣстныхъ и отхожихъ промысловъ, или процентнаго отношенія кустарей и отходящихъ ко всему населенію уѣзда.

*Мѣстные промыслы.*

На 1 квад.  
вер. прих. жит.

49,1	1. Ярославскій.
33,6	2. Романо-Борисоглѣбскій.
33,4	3. Ростовскій.
22,4	4. Мологскій.
38,0	5. Мышкинскій.



На 1 квад.  
вер. врих. жит.

19,1	6. Пошехонскій.
37,0	7. Даниловскій.
36,2	8. Угличскій.
35,4	9. Рыбинскій.
25,4	10. Любимскій.

*Отхожіе промыслы.*

1. Рыбинскій . . . . .	11% отхожихъ относительно
2. Даниловскій . . . . .	9% населенія уѣзда.
3. Угличскій . . . . .	8,7%
4. Любимскій . . . . .	8%
5. Ростовскій . . . . .	7%
6. Романо-Борисоглѣбскій .	6,8%
7. Ярославскій . . . . .	4%
8. Пошехонскій . . . . .	3,8%
9. Мологскій . . . . .	3,4%
10. Мышкинскій . . . . .	2%

Переходимъ къ послѣдней губерніи верхневолжскаго бассейна — *Тверской*. Относительно этой губерніи особенно драгоцѣнными являются данныя, уже давно собираемыя о ней, по порученію Тверскаго Губернскаго Земства, г. Покровскимъ. Данныя эти въ общемъ итогѣ вполне согласуются съ свѣдѣніями г. Онгирскаго и подтверждаютъ его выводы относительно бѣдности крестьянства этой губерніи, которое не можетъ найти себѣ достаточнаго вознагражденія въ земледѣльческомъ трудѣ и потому ищетъ средствъ для пополненія своего ежегоднаго дефицита въ работѣ на сторонѣ, въ отхожихъ промыслахъ, давно упрочившихся въ тверскомъ населе-



ни и занимающихъ множество рукъ. По всей губернии хлѣба ежегодно не достаетъ на 1.156,000 рублей, но къ этой цифрѣ слѣдуетъ еще прибавить налоги и сборы, составляющіе 5,144,926 рублей, такъ что крестьянство Тверской губернии должно ежегодно выручать мѣстными и отхожими промыслами, по меньшей мѣрѣ, 6.301,426 рублей. Изъ Тверской губернии ежегодно уходитъ на заработки до 102,000 человекъ, изъ числа которыхъ въ одинъ Петербургъ отправляется около 28,000. Это отхожее населеніе, по словамъ г. Онгирскаго, отличается чрезвычайной выносливостью, стойкостью въ работѣ и развитой неустаннымъ трудомъ мышечной силой. Въ Рыбинскѣ, куда тверичи, особенно ржевцы уходятъ большими партіями, они считаются, на ряду съ смолянами, лучшими и самыми сильными крючниками; они — именно изъ тѣхъ богатырей, которымъ удается, путемъ необыкновеннаго напряженія силъ, зарабатывать (тасканіемъ хлѣбныхъ кулей) 1 руб. въ сутки, между тѣмъ какъ большинство добываетъ 70 и 80 коп. Однако многіе изъ ржевскихъ крючниковъ, для того, чтобы поддерживать свои силы на такой высотѣ, чувствуютъ непреодолимую потребность къ спиртнымъ напиткамъ, безъ которыхъ, по ихъ словамъ, имъ не заработать и половины того, что они выручаютъ. Такимъ образомъ, заработки крючниковъ умяляются значительно отъ такого неизбежнаго вычета, и затѣмъ большая часть денегъ прожигается въ Рыбинскѣ или на обратномъ длинномъ пути во Ржевѣ, и многимъ крючникамъ приходится кормиться на пути милостыней и являться домой ни съ чѣмъ послѣ 5 мѣсяцевъ тяжелаго труда. Въ Петербургѣ тверичи также



берутся за трудныя и тяжелыя работы; особенно много тверичей занято желѣзнымъ производствомъ, а также сапожнымъ и башмачнымъ ремесломъ (преимущественно кимряки Корчевскаго уѣзда); затѣмъ ихъ много въ дворникахъ и извощикахъ. Тверскіе нищіе преобладаютъ въ Петербургѣ. Изъ Корчевскаго уѣзда выходятъ красильщики въ сосѣднія губерніи, изъ Кашинскаго — набойщики холста, изъ Калязинскаго — шерстобиты, изъ Бѣжецкаго крестьяне уходятъ въ южныя губерніи чинить берда, изъ Тверскаго выходятъ громадныя толпы плотниковъ, каменщиковъ и печниковъ.

Но, говоря вообще, отхожіе промыслы еще не такъ развиты въ Тверской губерніи, какъ того можно было бы ожидать судя по худой почвѣ, бѣдности крестьянскаго населенія, его многочисленности и, въ особенности, близости губерніи къ двумъ столицамъ, предъявляющимъ спросъ на громадное количество рабочихъ рукъ. Дѣйствительно, пропорціонально населенію, въ Тверской губерніи отхожихъ ровно вдвое менѣе, чѣмъ въ Ярославской: въ первой 7%, а въ послѣдней 14%. Г. Онгирскій объясняетъ это явленіе связью между кустарничествомъ или мѣстными промыслами и отходомъ на заработки. Народъ, по его мнѣнію, вообще неохотно прибѣгаетъ (въ первое, по крайней мѣрѣ, время) къ отходу; онъ видитъ въ немъ непріятную крайность, которую отдаляетъ отъ себя всякими способами, пока это для него возможно. Народъ прежде старается развить мѣстное кустарничество, которое, поэтому, надо полагать, повсемѣстно предшествовало въ экономической исторіи крестьянства отхожимъ промысламъ. Для послѣднихъ ку-



старничество является одновременно и школой, въ которой приобрѣтаются промышленный навыкъ и познанія, и первую побудительною причиною, вслѣдствіе упадка цѣнъ на продукты домашней работы, для исканія болѣе прибыльныхъ заработковъ на сторонѣ. Сравнивая Тверскую губернію съ Ярославскою, нельзя не замѣтить, что въ послѣдней мѣстная промышленность гораздо интенсивнѣе, при чемъ кустарничество уже начинаетъ утрачивать крестьянскій характеръ и приобрѣтаетъ всѣ свойства фабричной или крупной промышленности. Въ Тверской же губерніи мѣстная промышленность сохраняетъ еще свой прежній характеръ; въ этой губерніи, за исключеніемъ села Кимръ, нѣтъ такихъ промышленныхъ центровъ, какъ село Великое или Городищи Ярославскаго уѣзда, село Вятское Даниловскаго уѣзда, Борисоглѣбскія Слободы и т. п. Далѣе, сравнивая между собою различные уѣзды Тверской губерніи, мы видимъ ту же связь мѣстныхъ и отхожихъ промысловъ. Отходъ всего сильнѣе изъ Тверскаго уѣзда, одного изъ самыхъ населенныхъ и въ которомъ наиболѣе развиты мѣстные промыслы. Корчевскій уѣздъ съ селомъ Кимры занимаетъ второе мѣсто, какъ по отхожимъ, такъ и по мѣстнымъ промысламъ. Всего менѣе отхожіе промыслы, по словамъ г. Онгирскаго, развиты въ рѣдко населенныхъ Старицкомъ и Осташковскомъ уѣздахъ, и мнѣніе это вѣроятно, вполне справедливо относительно послѣдняго уѣзда, хотя едва ли одинаково справедливо, по крайней мѣрѣ за послѣдніе три четыре года, относительно Старицкаго уѣзда, гдѣ чисто великорусское населеніе послѣ проведенія Новоторжской желѣзной дороги, начало об-



наруживать сильную склонность къ отходу, преимущественно въ Петербургъ, гдѣ старичане идутъ на различные заводы, въ томъ числѣ даже на машино-строительные и вообще механическіе, а также въ извощики и дворники, въ трактирные слуги и т. п. (\*) Мѣстности, прилегающія къ Рыбинско-Бологовской желѣзной дорогѣ, именно Бѣжецкій и Весьегонскій уѣзды, въ послѣдніе годы стали также высылать въ отходъ большее число рабочихъ, чѣмъ прежде. Здѣсь, какъ и вездѣ, обнаруживается вліяніе улучшенныхъ путей сообщенія на размѣры передвиженія населенія. Передвиженія эти несомнѣнно увеличиваются вскорѣ же послѣ проведенія въ какомъ либо краѣ желѣзной дороги; но вслѣдствіе бѣдности населенія и несоразмѣрной высоты нашихъ третьеклассныхъ тарифовъ, увеличеніе это не достигаетъ той степени, на которую оно могло бы подняться при другихъ условіяхъ; отхожіе промыслы въ буквальномъ смыслѣ остаются, для извѣстной части населенія, отхожими, вмѣсто того, чтобы навсегда подняться, какъ можно было бы ожидать этого при существованіи желѣзныхъ дорогъ, на высшую ступень промысловъ, такъ сказать, отъѣзжихъ.

Центральная полоса Россіи, по отношенію къ неземледѣльческимъ отхожимъ промысламъ, можетъ быть

---

(\*) На отходъ чувствительно вліяетъ еще одинъ факторъ, рѣдко принимаемый въ расчетъ статистиками и дѣйствительно не всегда легко уловимый въ точныхъ цифрахъ: именно національность; на примѣр.: въ Тверской губерніи можно видѣть, что велкороссы гораздо болѣе склонны пускаться на дальніе заработки, чѣмъ менѣе предприимчивыя и смѣшленные финскія племена — Корелы и др., населяющія значительныя пространства Весьегонскаго и др. уѣздовъ.



раздѣлена на двѣ почти равныя половины. Первая заключаетъ въ себѣ сѣверную часть этой полосы и состоитъ изъ губерній: Смоленской, Калужской, Московской и Владимірской, въ которыхъ разсматриваемое здѣсь экономическое явленіе играетъ большую роль. Вторая или южная половина состоитъ изъ губерній: Орловской, Тульской, Рязанской и Тамбовской, которыя въ земледѣльческомъ отношеніи являются переходомъ отъ нечерноземной къ черноземной полосѣ и сами заключаютъ въ себѣ много черноземныхъ пространствъ; губерніи эти отличаются преобладаніемъ земледѣльческаго труда, слабымъ развитіемъ кустарничества и еще болѣе слабыми размѣрами собственно неземледѣльческихъ отхожихъ промысловъ; исключеніе составляютъ здѣсь только нехлѣбородные уѣзды Рязанской губерніи, которые расположены по теченію Оки и въ которыхъ какъ кустарничество, такъ и отходъ составляютъ важную статью крестьянскихъ заработковъ.

О бѣдности *Смоленской* губерніи нѣтъ надобности говорить. Хлѣба въ ней ежегодно не достаетъ на собственное продовольствіе на 1.022.400 руб., при платежахъ и налогахъ на сумму 3.712.914 руб., что составляетъ дефицитъ въ 4.735.314 руб. При этомъ мѣстные промыслы даютъ крестьянамъ дохода не болѣе 200.000 руб. на 983.554 человекъ крестьянскаго населенія; что же касается отхожихъ промысловъ, то, по свѣдѣніямъ особой комисіи, изслѣдовавшей положеніе этой губерніи, населеніе только недавно стало прибѣгать къ нимъ. Число отхожихъ промышленниковъ изъ Смоленской губерніи точно не извѣстно, но судя потому,



что они идутъ преимущественно въ Петербургъ, Москву и Рыбинскъ (артели крючниковъ) и что по переписи Петербурга въ 1869 г. ихъ считалось въ этомъ городѣ до 5.000 человѣкъ, а въ Москвѣ въ 1875 г. ихъ было 27.000 человѣкъ, можно въ настоящее время принять это число въ 50 или 60.000 человѣкъ, которые, по роду своихъ работъ, едва ли могутъ выручить въ годъ многимъ болѣе 2 милліоновъ рублей. Впрочемъ, всѣ эти отхожіе идутъ изъ одной восточной половины Смоленской губерніи, преимущественно изъ уѣздовъ Сычевскаго, Гжатскаго и отчасти Бѣльскаго. Эти уѣзды самые безземельные и не смотря на то гуще всѣхъ населенные; здѣсь, въ извѣстной степені, развиты и мѣстные промыслы. Въ сычевскомъ уѣздѣ преобладаютъ артели землекоповъ, которые занимаются, большею частью, по линиямъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ мѣстные подрядчики, составляющіе эти артели, обыкновенно сдаютъ ихъ на руки капиталистамъ-подрядчикамъ. Существуютъ еще артели проводниковъ, провожающія барки до Зубцова или до Твери, но они малочисленны и заработки ихъ ничтожны. Прежде въ Петербургѣ было много смолянъ между биржевыми поденщиками, въ такъ называемой заугорской артели, но теперь число ихъ уменьшилось. Вообще нельзя не замѣтить, что для восточной половины Смоленской губерніи было бы настоящимъ благодѣяніемъ давно предложенное продолженіе Новоторжской желѣзной дороги чрезъ Сычевку на Вязьму.

Переходя къ *Московской* губерніи, мы вступаемъ въ область, гдѣ понятіе объ отхожемъ промыслѣ нѣсколько видоизмѣняется подъ вліяніемъ новаго элемента — труда



чисто фабричнаго. Въ Московской губерніи, если не считать фабричныхъ рабочихъ, число отхожихъ ничтожно и они сосредоточены въ юго-восточныхъ уѣздахъ. Но если къ числу отхожихъ причислить хотя бы только тѣхъ фабричныхъ, которые періодически возвращаются домой изъ сосѣднихъ уѣздовъ, то число отхожихъ будетъ весьма значительно по всей губерніи.

Вотъ главные данныя, относящіяся къ этой губерніи. Недостатокъ хлѣба для собственнаго продовольствія ощущается почти во всѣхъ уѣздахъ и выражается громадною суммою въ 5.336.000 руб. Относительно хлѣбородны только два уѣзда изъ 13: Волоколамскій и Рузскій. Къ этой громадной суммѣ слѣдуетъ прибавить еще 4.979.322 р. налоговъ и разныхъ платежей, такъ что крестьянство Московской губерніи должно ежегодно зарабатывать внѣ земледѣлія сумму въ 10.315.322 р., т. е. значительно болѣе чѣмъ какая либо другая губернія; за то нигдѣ, кромѣ Владимірской губерніи, не развиты въ такой степени и мѣстные промыслы. Но промыслы эти, можетъ быть, вслѣдствіе сосѣдства фабрикъ, плохо вознаграждаютъ занимающееся ими населеніе; именно доходъ съ нихъ не превышаетъ 1½ милліона рублей; остальная сумма, необходимая для покрытія дефицита, зарабатывается на фабрикахъ. Мѣстные промыслы наиболѣе развиты въ восточныхъ и среднихъ уѣздахъ, расположенныхъ вокругъ Москвы — Богородскомъ, Звенигородскомъ, Дмитровскомъ и отчасти Бронницкомъ; всего же менѣе развиты эти промыслы въ уѣздахъ южныхъ и западныхъ; въ Волоколамскомъ же уѣздѣ, наиболѣе плодородномъ, кустарничество почти не суще-



ствуешь. Что же касается собственно отхожихъ промысловъ, то они почти всѣ сосредоточены въ уѣздахъ Можайскомъ, Коломенскомъ, Серпуховскомъ, Подольскомъ и отчасти Бронницкомъ (преимущественно овчинники, отправляющіеся въ Украйну и особенно въ Харьковскую губернію). Изъ Московскаго же уѣзда, съ его 103 фабриками съ оборотомъ на 26<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. рублей, нѣтъ вовсе отхожихъ.

Еще болѣе интересна, по отношенію къ мѣстнымъ и отхожимъ промысламъ, губернія *Владимірская*. Для изслѣдователя отхожихъ промысловъ и въ особенности кустарничества, Владимірская губернія является, безъ сомнѣнія, наиболѣе замѣчательной во всей Россіи. Вотъ, между прочимъ, какими чертами описываетъ эту губернію г. Онгирскій: „Глубокое впечатлѣніе производитъ эта оригинальная, классическая область кустарничества, страна фабрикъ, нищихъ, пастуховъ и офеней, страна, гдѣ рядомъ съ чахоточными ткачами дорогихъ шелковъ борется за свое существованіе отъ восхода до заката солнца суровый кузнецъ, усердный плотникъ или шерстобитъ, гдѣ подлѣ громадныхъ заводовъ ютятся убогіе лапотники съ полуголодными гончарами, гдѣ желѣзный экономическій законъ соединяется съ силою вѣками воспитанной привычки, страна, гдѣ селенія представляютъ такую картину, которую, навѣрное, нигдѣ не увидѣть болѣе, какъ на примѣръ, село Пестяки, гдѣ поголовно все населеніе, мужчины, женщины, старики и дѣти непрерывно и на всякомъ мѣстѣ вяжутъ шерстяные чулки и буквально не выпускаютъ изъ рукъ спиць, куда бы они ни шли, въ гости, въ поле на работу, въ лѣсъ, да-



же отъ обѣдни. Прибавьте къ этому, что это также — та страна, откуда старается бѣжать всякій, въ комъ сохранились еще слѣды физическихъ силъ и предприимчивости. Что заставляетъ это талантливое и трудолюбивое населеніе покидать свою родину, гдѣ кустарные промыслы развиты такъ, какъ нигдѣ въ Россіи? что побуждаетъ это населеніе пускаться въ рискованный отходъ за тысячи верстъ? Вотъ первый вопросъ, который невольно возникаетъ при самомъ поверхностномъ знакомствѣ съ Владимірской губерніей, и нужно замѣтить, что ни одна губернія не даетъ столь безыскусственного и непосредственного отвѣта, какъ Владимірская губернія: отхожіе промыслы развились здѣсь отъ чрезмѣрной интенсивности мѣстныхъ кустарныхъ промысловъ. Разумѣется, это — только основная краеугольная причина, которая обставлена еще множествомъ другихъ условій. Но во Владимірской губерніи, ни въ какомъ случаѣ, нельзя все сваливать на дурное состояніе земледѣлія, или на непроизводительность почвы. Земледѣліе здѣсь многимъ лучше, чѣмъ въ менѣе отхожихъ губерніяхъ; здѣсь попадаются даже клочки чернозема: на примѣръ, между Владиміромъ и Суздалемъ, а также въ Александровскомъ и Переяславскомъ уѣздахъ, частью даже въ Юрьевскомъ“.

Къ сожалѣнію, не смотря на глубокій интересъ, представляемой ею для изслѣдователя крестьянской промышленности и даже всего строя экономическаго быта нашего крестьянства, Владимірская губернія является одною изъ наименѣе изученныхъ въ этомъ отношеніи. Даже размѣры отхода изъ Владимірской губерніи не



опредѣлены съ точностію, хотя извѣстно, что отхожихъ владимірцевъ слѣдуетъ считать десятками тысячъ. По свѣдѣніямъ статистическаго Временника, въ одномъ Покровскомъ уѣздѣ изъ 548 селеній 543 селенія сплошь заняты отхожими плотниками, а это составляетъ, по меньшей мѣрѣ, до 30,000 человекъ. Но за тѣмъ плотники выходятъ изъ Владимірскаго уѣзда и въ небольшомъ числѣ изъ Меленковскаго. Кромѣ плотниковъ, выходятъ скорняки, шерстобиты, портные, кузнецы, землекопы, печники изъ уѣздовъ: Покровскаго, Судогодскаго, Владимірскаго, Ковровскаго, Вязниковскаго, Александровскаго и Переяславскаго. Овчинники приклязменскихъ уѣздовъ извѣстны, подобно плотникамъ, по всей Россіи, но преимущественно они ходятъ въ ниже-волжскія губерніи, а также въ Казанскую губернію, на Донъ и даже въ Сибирь. Изъ Александровскаго уѣзда выходятъ преимущественно портные; между тѣмъ, портные Муромскаго, Переяславскаго, Гороховецкаго и Меленковскаго уѣздовъ только на половину могутъ быть отнесены къ отхожимъ, потому что они только переходятъ изъ одного села въ другое. Шерстобиты выходятъ изъ той части Переяславскаго уѣзда, которая прилегаетъ къ Тверской губерніи; часть ихъ уходитъ въ сосѣдній Дмитровскій уѣздъ Московской губерніи, а другая часть — въ Александровскій уѣздъ Владимірской губерніи. Изъ Судогодскаго уѣзда выходятъ оригинальныя артели серповщиковъ, которые собираютъ для обмѣна и починки старые серпы по губерніямъ: Вологодской, Вятской, Казанской, Симбирской, Пензенской, Калужской, Орловской и Смоленской. Изъ Шуйскаго уѣзда, по официальнымъ даннымъ, не значит-



ся никакихъ отхожихъ промышленниковъ, что объясняется тѣмъ, что тамъ существуетъ множество крупныхъ фабрикъ, на которыхъ работаетъ мѣстное населеніе: именно 45 большихъ фабрикъ съ оборотнымъ капиталомъ въ 10.108,000 рублей \*). Въ Ковровскомъ же уѣздѣ, въ числѣ другихъ отхожихъ, существуютъ еще, какъ въ Саранскомъ уѣздѣ Пензенской губерніи, промысловыя нищія, наполняющіе собою сплошнымъ райономъ, кромѣ этого уѣзда, всю сѣверную часть Судогодскаго и часть Владимірскаго уѣздовъ.

Послѣднею въ спискѣ губерній, вошедшихъ въ настоящій очеркъ, является губернія *Калужская*, сѣверная и восточная части которой составляютъ непосредственное продолженіе отхожей полосы Смоленской губерніи. Въ Калужской губерніи отхожихъ болѣе не только чѣмъ въ Смоленской, но даже, если не считать фабричныхъ, чѣмъ въ Московской губерніи, а изъ уѣздовъ Калужской губерніи, въ этомъ отношеніи, всего болѣе выдается Боровскій уѣздъ (8 т. чел.), откуда идутъ въ Москву ткачи, чеканщики и колесники, а въ другія губерніи большею частью плотники. За Боровскимъ слѣ-

---

\*) По статистическому Временнику, значится кромѣ того: въ Покровскомъ уѣздѣ 5 фабрикъ съ оборотнымъ капиталомъ на 2.659,072 руб., въ Александровскомъ — 8, съ капиталомъ въ 1.969,885 руб., въ Переяславскомъ—2, съ капиталомъ въ 1.792,331 руб., во Владимірскомъ—2, съ капиталомъ въ 10.705,000 руб., въ Вязниковскомъ—6, съ капиталомъ въ 1.041,020 руб., въ Меленковскомъ — 5, съ капиталомъ въ 817,425 руб., въ Юрьевецкомъ — 5, съ капиталомъ въ 569,322 руб., въ Муромскомъ — 7, съ капиталомъ въ 494,181 руб., въ Ковровскомъ — 2, съ капиталомъ въ 438,900 руб., въ Судогодскомъ — 2, съ капиталомъ въ 127,070 руб., въ Суздальскомъ—2, съ капиталомъ въ 88,170 руб.



дуетъ Медынскій уѣздъ (7,500 челов.), откуда идутъ овчинники, землекопы и ткачи; далѣе Лихвинскій (7,200 челов.), откуда на отхожіе промыслы, начиная съ 15 лѣтъ, идетъ болѣе  $\frac{1}{3}$  населенія въ каменьщики, штукатуры, печники и землекопы, уходящіе обыкновенно съ начала великаго поста и возвращающіеся домой къ срединѣ ноября: они идутъ въ Приднѣпровскія губерніи, на Волынь, въ Подольскую губернію, даже въ Одессу и Крымъ. Въ среднихъ уѣздахъ Калужской губерніи сильно развитъ отхожій промыселъ трепанья пеньки; крестьяне отправляются на эту работу къ купцамъ Орловскимъ, Курскимъ и Калужскимъ, преимущественно же въ Елецъ, Ливны, Орель и Курскъ. Изъ Тарусскаго уѣзда выходятъ шляпники и шерстобиты, изъ сѣверныхъ уѣздовъ — хлѣбопеки, пользующіеся извѣстностью во всей Россіи. Общее число отхожихъ навѣрное доходитъ до 100,000, а заработки ихъ должны равняться, по крайней мѣрѣ,  $2\frac{1}{2}$  мил. руб.

Въ заключеніе, сдѣлаемъ одно замѣчаніе. Пользуясь существующимъ матеріаломъ, намъ приходилось разсматривать отдѣльныя губерніи, какъ болѣе или менѣе самостоятельныя экономическія единицы. До сихъ поръ, у насъ всякая статистика, какъ оффиціальная, такъ и частная, приурочивалась только къ административнымъ единицамъ, называемымъ губерніями. Въ прежнее время, до постройки желѣзныхъ дорогъ и послѣдовавшаго, вслѣдствіе того, оживленія экономической жизни государства, такое дѣленіе могло еще, въ большинствѣ случаевъ, выражать собою отношенія, существовавшія въ дѣйствительности. Но въ настоящее время губернія, сохраняя



свое значеніе административной единицы, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе, вслѣдствіе развитія желѣзныхъ дорогъ и вліянія ихъ на промышленность и торговлю страны, теряетъ характеръ собственно экономической единицы. Мѣсто губерніи, въ этомъ отношеніи, начинаетъ занимать желѣзнодорожный раіонъ. Желѣзные дороги, кромѣ того, существенно содѣйствуютъ сглаженію тѣхъ экономическихъ различій, которыя прежде отличали, въ хозяйственномъ или промышленномъ отношеніи, одну губернію отъ другой. Многое, поэтому, изъ того, что было сказано выше относительно экономического характера той или другой губерніи, если и не успѣло еще измѣниться окончательно, то, во всякомъ случаѣ, подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ, постепенно стало утрачивать свое прежнее значеніе.

Прослѣдить хотя бы общее направленіе происходящаго въ этомъ смыслѣ экономического процесса чрезвычайно важно, между прочимъ, и для опредѣленія точныхъ границъ производительныхъ раіоновъ, образующихся вокругъ главныхъ желѣзнодорожныхъ линій и обусловливающихъ тяготѣніе грузового и пассажирскаго движенія къ тѣмъ или другимъ пунктамъ исхода, или узламъ перекрестныхъ сообщеній. Въ этомъ смыслѣ, всякія данныя объ отхожихъ промыслахъ — этомъ важномъ элементѣ крестьянскаго и вообще народнаго хозяйства, приведенныя въ надлежащую связь съ передвиженіями рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ, не могутъ не быть признаны однимъ изъ вспомогательныхъ средствъ при опредѣленіи какъ общихъ очертаній желѣзнодорожныхъ раіоновъ съ точки зрѣнія мѣстной производитель-



ности, такъ даже и отношенія перевозочной способности той или другой группы дорогъ къ дѣйствительному и нормальному спросу на нее со стороны мѣстнаго населенія.

Б.

**Земледѣльческіе отхожіе промыслы.**

Выше уже было сказано, что мѣстное хозяйство русскаго крестьянина не всегда доставляетъ ему достаточныя средства для прокормленія его вмѣстѣ съ семьей. Наступаетъ необходимость въ заработкахъ на сторонѣ, а отсюда уже является и происхожденіе сперва кустарничества, затѣмъ отхожихъ неземледѣльческихъ и земледѣльческихъ промысловъ, играющихъ весьма важную роль въ крестьянскомъ быту.

Мѣстные промыслы, или работы по найму внѣ надыла, вознаграждаются иногда довольно плохо и при томъ въ такихъ случаяхъ, когда крестьянинъ болѣе всего нуждается въ стороннемъ заработкѣ. Чѣмъ меньше крестьянская состоятельность, тѣмъ напряженнѣе съ его стороны становится предложеніе труда, что въ свою очередь, въ силу извѣстнаго экономическаго закона, выражается въ малой рабочей платѣ, которая, поэтому, можетъ служить весьма надежнымъ мѣриломъ отношенія между спросомъ и предложеніемъ труда въ какой либо мѣстности. Не говоря уже о сѣверныхъ и болѣе скудныхъ среднихъ губерніяхъ, какъ напримѣръ Бѣлоруссіи, Смоленской, Псковской и тому подобныхъ, можно



замѣтитъ, что положеніе крестьянъ плодородныхъ губерній, во многихъ случаяхъ, оказывается также весьма незавиднымъ; тамъ, гдѣ земля лучше, размѣръ надѣла гораздо меньше. Если, напримѣръ, въ Смоленской губерніи крестьянину досталось на душу четыре десятины земли, дающей урожай самъ третей или самъ четверть, то въ Полтавской губерніи, гдѣ урожай бываетъ самъ восемь, онъ получаетъ двѣ десятины на душу и даже меньше.

Всобще, въ круглыхъ цифрахъ, въ полосѣ плодородныхъ и густо населенныхъ губерній, существуетъ слѣдующій средній размѣръ надѣленія крестьянъ землею (\*).

*Н а д у ш у.*

Губерніи:	У бывш. крѣпостн.	У бывш. государств.
Волинская . . . . .	2,7 дес.	3,5 дес.
Подольская . . . . .	2,3 „	3,1 „
Кіевская . . . . .	2,5 „	3 „
Полтавская . . . . .	2 „	4 „
Курская . . . . .	2,2 „	4,6 „
Черниговская . . . . .	2,5 „	3,5 „
Харьковская . . . . .	2,4 „	4,6 „
Воронежская . . . . .	2,6 „	5,7 „
Тамбовская . . . . .	2,4 „	4,7 „

Такъ какъ въ числѣ крестьянскихъ земель имѣются также и неудобныя, то въ дѣйствительности средняя норма душеваго надѣла выходитъ нѣсколько ниже и въ лучшихъ губерніяхъ очень мало отдаляется отъ двухъ

(\*) Воропоновъ: „Вопросъ о крестьянскихъ переселеніяхъ“.



десятинъ. Бывшіе государственные крестьяне получили хотя и большіе надѣлы, но численность этихъ крестьянъ является значительною только въ Курской, Тамбовской, Харьковской и Воронежской губерніяхъ; въ прочихъ же губерніяхъ, надѣль ихъ мало вліяетъ на среднюю норму надѣловъ по всей губерніи.

Слѣдуетъ замѣтить, что въ тѣхъ густо населенныхъ мѣстностяхъ, которыя изобилуютъ черноземомъ, крестьяне получили, сравнительно, надѣла менѣе, чѣмъ въ другихъ полосахъ, что, впрочемъ, весьма естественно. Въ наиболее выгодномъ положеніи находятся государственные крестьяне, имѣющіе не менѣе четырехъ десятинъ на душу. Бывшіе помѣщичьи крестьяне получили даровой надѣль, колеблющійся между границами означенной нормы. Тамъ, гдѣ существуетъ достаточное количество сѣнокосовъ, выгоновъ, лѣса и тому подобныхъ угодій, положеніе крестьянина вполне удовлетворительно. Но при отсутствіи означенныхъ условій и естественномъ увеличеніи населенія, оно должно поддерживаться другими, посторонними средствами. Тоже самое, по отношенію къ извѣстнаго рода зажиточности, должно сказать и объ удѣльныхъ крестьянахъ. Преимущественно же въ обработкѣ чужихъ земель нуждаются дворовые, получившіе, сравнительно, менѣе надѣла; затѣмъ, крестьяне такихъ губерній, гдѣ существуетъ не общинное, а личное землевладѣніе, какъ на примѣръ, однѣ усадьбы; наконецъ, сословіе однодворцевъ въ юго-западныхъ губерніяхъ.

При недостаточности собственной земли, крестьяне сильно нуждаются въ обработкѣ чужихъ земель. Чѣмъ средній надѣль недостаточнѣе, тѣмъ напряженнѣе эта



потребность, проявляющаяся въ особенности тамъ, гдѣ есть много безземельныхъ крестьянъ, которые состоятъ въ полной экономической зависимости отъ нанимателей или, правильнѣе выражаясь, отъ степени запроса на ихъ трудъ.

Приводимыя здѣсь свѣдѣнія заимствованы изъ извѣстнаго спеціалистамъ, знакомымъ съ дѣломъ о передвиженіи крестьянъ, изслѣдованія г. Воропонова „Крестьянскія переселенія“, помѣщеннаго въ „Вѣстникъ Европы“ за 1876 годъ. Это изслѣдованіе заключаетъ въ себѣ не маловажный матеріаль для уясненія многихъ явленій, которыя, до сихъ поръ, происходятъ въ экономическомъ быту страны, въ связи съ вопросомъ о передвиженіи рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ. Относительно помѣщичьихъ и удѣльныхъ земель цифры собраны и сгруппированы г. Воропоновымъ изъ раскладки государственнаго земельного сбора; относительно же казенныхъ земель, — изъ трудовъ Коммисіи для изслѣдованія положенія сельскаго хозяйства. Число душъ крестьянъ показано по даннымъ о числѣ окладныхъ, т. е. податныхъ душъ.

*Земли десятины.*

Губерніи.	Число душъ.	Помѣщичьей.	Казенной, удѣльн. и т. п.	На душу прих. чужой земли.
Волынская . .	555,000	2.256,338	135,199	4,4 8,2
Подольская . .	688,000	1.601,590	42,456	2,4 4,8
Кіевская . . .	719,000	1.808,424	144,776	2,7 5,2
Полтавская . .	765,000	1.942,137	10,603	2,6 5,1
Курская . . . .	733,000	1.347,384	3,526	1,9 5,5
Черниговская .	577,000	1.612,577	5,129	2,8 6,0
Харьковская . .	638,000	1.365,235	89,970	2,3 6,2
Воронежская . .	816,000	1.540,298	39,197	1,9 6,5
Тамбовская . .	783,000	1.638,589	535,916	2,8 6,4



Въ этотъ расчетъ не вошли казенные лѣса, какъ предъявляющіе лишь незначительный спросъ на рабочую силу.

Оказывается, что потребность обработки чужихъ земель не особенно много увеличиваетъ спросъ на рабочую силу. Исключеніемъ представляется, повидимому, лишь Волынская губернія, но, въ дѣйствительности, и тамъ исключеніе это только кажущееся. Въ этой губерніи, въ полѣсскихъ уѣздахъ, много неплодородныхъ помѣщичьихъ земель, которыя не всѣ предъявляютъ спросъ на крестьянскій трудъ. Тоже можно сказать и о нѣкоторыхъ уѣздахъ Черниговской губерніи, такъ что на самомъ дѣлѣ размѣръ прибавляемой на душу обработки земли въ полосѣ, охватывающей девять болѣе плодородныхъ губерній, колеблется лишь между 1,9 и 2,8 десятинами. Ни въ одной изъ этихъ губерній обработка чужихъ земель не удваиваетъ размѣра производительнаго труда, прилагаемаго къ крестьянскому надѣлу, особенно если принять во вниманіе, что въ составъ владѣльческихъ земель вездѣ входитъ нѣкоторая часть малоудобныхъ и что у помѣщиковъ больше, чѣмъ у крестьянъ, найдется сѣнокосовъ, требующихъ труда только при уборкѣ сѣна. Слѣдуетъ замѣтить также, что обработка чужой земли даетъ несравненно меньшій доходъ, чѣмъ воздѣлываніе своей собственной. Обработка шести десятинъ своей и чужой земли въ упомянутыхъ губерніяхъ является наибольшею нормой приложенія тамъ земледѣльческаго труда. Тамъ, гдѣ населеніе больше, чѣмъ сколько нужно для обработки мѣстныхъ земель, оказываются лишнія рабочія руки, предложеніе труда стано-



вится напряженнымъ и въ результатѣ значительно понижается задѣльная плата, если только эти лишнія руки не сьумѣютъ найти себѣ болѣе прибыльнаго занятія на сторонѣ. Количество земли остается постояннымъ, между тѣмъ какъ населеніе растеть, а потому отношеніе между спросомъ и предложеніемъ на трудъ становится для труда все болѣе и болѣе невыгоднымъ. Улучшенія въ земледѣльческомъ хозяйствѣ, въ родѣ введенія машинъ, уменьшая, въ свою очередь, спросъ на трудъ, во всякомъ случаѣ ведутъ къ дальнѣйшему пониженію средней цифры заработной платы.

Вообще, въ густо населенныхъ губерніяхъ упомянутой полосы избытокъ плодородія земли обращается прямо въ ренту, не оказывая почти вліянія на выгоды земледѣльцевъ. Дѣйствительно мы видимъ, что въ этихъ губерніяхъ рядомъ съ высокой рентой существуетъ весьма низкій размѣръ задѣльной платы. Въ Курской губерніи лѣтній рабочій день оплачивается 30, 40 копѣйками, а въ Львовскомъ и Новооскольскомъ уѣздахъ даже отъ 25 до 30 копѣекъ безъ хозяйскихъ харчей. Во время молотбы рабочій съ лошадыю получаетъ 25 копѣекъ. Плата годовому рабочему колеблется отъ 35 до 60 руб., т. е. отъ трехъ до четырехъ рублей въ мѣсяць. Въ Полтавской губерніи плата рабочихъ едва ли не ниже, чѣмъ въ Курской. Въ Тамбовской показанія экспертовъ-землевладѣльцевъ даютъ разнообразныя свѣдѣнія, изъ которыхъ видно, что въ различныхъ мѣстностяхъ поденная плата въ лѣтнее время измѣняется отъ 30 коп. до рубля. Плата годовымъ рабочимъ почти такая же, какъ и въ Курской губ. Въ Подольской губерніи правильнѣе всего



принять за норму систему найма на годовую барщину, при чемъ обязавшись работать круглый годъ по два дня въ недѣлю, крестьяне получаютъ за эти сто четыре дня отъ 15-ти до 18-ти рублей, что составитъ отъ 15 до 18 копѣекъ въ день работы на своихъ харчахъ. На сахарныхъ заводахъ платится рабочимъ отъ четырехъ до пяти рублей въ мѣсяцъ на хозяйскомъ кормѣ, но въ виду неблагопріятныхъ гигиеническихъ условій заводскаго труда онъ, не смотря на сравнительно болѣе высокое вознагражденіе, не представляется для крестьянъ особенно заманчивымъ. Слѣдуетъ замѣтить также, что нужда и срочная уплата податей нерѣдко побуждаютъ крестьянъ продавать будущій свой трудъ за безцѣнокъ.

При такихъ обстоятельствахъ, понятно, является усиленное исканіе заработковъ на сторонѣ, такъ называемые отхожіе промыслы. Излишекъ рабочихъ рукъ направляется за многія сотни верстъ отъ родины, туда, гдѣ больше простора въ земляхъ или гдѣ вообще больше спроса на рабочую силу. Есть многія мѣстности, откуда уходятъ не только всѣ взрослые работники, но и подростки, такъ что дома остаются только женщины да старики и дѣти. Крестьяне уходятъ на заработки на лѣто или на зиму, или наконецъ на круглый годъ.

По общему характеру отхожихъ промысловъ, они распадаются на двѣ крупныхъ категоріи: уже разсмотрѣнныхъ нами промысловъ, не имѣющихъ земледѣльческаго характера, и распространенныхъ преимущественно въ нечерноземной полосѣ, гдѣ народъ идетъ въ плотники, каменщики, штукатуры, маляры, дворники, сидѣльцы, сельскіе портные, судовщики, извощики, на фабрики и т.



п., и земледѣльческихъ промысловъ, когда крестьяне уходятъ на полевые работы или для сѣмки земель. Промыслы послѣдняго рода преимущественно развиты въ черноземныхъ, густо населенныхъ губерніяхъ, гдѣ они служатъ почти единственнымъ средствомъ для пополненія дефицитовъ крестьянскаго хозяйства и правильной уплаты налоговъ. Передвиженіе сельскихъ рабочихъ происходитъ почти исключительно въ предѣлахъ черноземной полосы и направляется съ сѣверной, гуще населенной половины въ степныя и рѣдко населенныя южныя и юговосточныя ея окраины. Въ черноземной полосе размѣры этихъ передвиженій сравнительно незначительны. Исключеніе составляетъ лишь промыселъ огородниковъ, которые, какъ извѣстно, расходятся изъ Ростовскаго уѣзда Ярославской губерніи по всей Россіи. Взамѣнъ того, въ Ростовскій уѣздъ приходятъ для огородныхъ работъ крестьяне изъ Кашинскаго уѣзда и пастухи изъ Владимірской губерніи. Затѣмъ, для сельскихъ работъ, въ нѣкоторые уѣзды Ярославской губерніи передвигаются крестьяне изъ Бѣжецкаго и Весьегонскаго уѣздовъ; въ послѣднее время идутъ въ разныя мѣста крестьяне изъ самыхъ нуждающихся мѣстностей: изъ Смоленской губерніи (напр., въ Тверскую), изъ сѣверныхъ уѣздовъ Черниговской губерніи, Мглинскаго и изъ Пинскаго полѣсья \*). Мѣстность, куда преимущественно идутъ крестьяне на земледѣльческіе промыслы, какъ уже сказано, тянется по южной

---

\*) В. И. Чаславскій: „Земледѣльческіе отхожіе промыслы въ связи съ переселеніемъ крестьянъ“. Сборникъ Государственныхъ Знаній изд. Безобразова.



и восточной окраинамъ чернозема почти отъ границъ Румыніи и вплоть до Сибири. Она охватываетъ нѣкоторую часть Бессарабіи, большую часть Херсонской губерніи, всю Таврическую губернію, восточные уѣзды Екатеринославской, Кубанскую область, Ставропольскую губернію, Донскую область, южныя окраины Саратовской и часть губерній Оренбургской и Уфимской. Въ этихъ мѣстностяхъ встрѣчается другаго рода несоразмѣрность между предложеніемъ и спросомъ на трудъ, а именно избытокъ земель и крайній недостатокъ въ рабочихъ рукахъ. Такъ, въ Херсонской губерніи на каждую ревизскую душу, кромѣ собственнаго надѣла, приходится еще обработка 10,4 десятинъ чужой земли. Въ Екатеринославской губерніи, на душу приходится 6,6 десятинъ чужой земли, а въ Таврической, — 17,8 десятинъ. Сравнительно съ густонаселенной полосой чернозема, здѣсь для крестьянскаго труда представляется втрое и вчетверо большій просторъ. При томъ собственный надѣлъ крестьянъ здѣсь значительнѣе, а потому предложеніе крестьянскаго труда не до такой степени напряженно. Мѣстныя рабочія силы оказываются недостаточными для обработки всѣхъ удобныхъ земель. При такихъ обстоятельствахъ, цѣны на трудъ стоятъ тамъ сравнительно весьма высокія, хотя впрочемъ онѣ подвержены сильнымъ колебаніямъ. Изъ доклада Коммисіи для изслѣдованія сельскаго хозяйства видно, что въ Екатеринославской губерніи пѣшіе рабочіе получаютъ отъ 70-ти коп. до двухъ рублей; въ Таврической губерніи поденная плата доходитъ до трехъ рублей; въ южной части Херсонской губерніи, во время уборки хлѣба, цѣна рабочаго дня за-



частую доходить до двухъ рублей и выше: тоже самое бываетъ на Дону и на Кубани, хотя въ неурожайные годы, какъ напримѣръ въ 1876 году, поденная плата, случается падаетъ тамъ до 50 и 30 копѣекъ, что разумѣется влечетъ за собою полное раззореніе пришлаго рабочаго люда.

Часть рабочихъ приходитъ на все время съ весны и до осени; это—такъ называемые сроковые рабочіе; но большинство является только лѣтомъ на короткое время для спѣшныхъ работъ, именно на такъ называемую косовицу, т. е. для уборки луговъ и хлѣбовъ, при чемъ нанимается или на все время уборки, или подесятинно, или, наконецъ, просто поденно.

При знойномъ лѣтѣ, кормы въ степяхъ поспѣваютъ вдругъ, а за ними созрѣваютъ и хлѣба, наступаетъ горячее время косовицы, когда въ степи чувствуется особенная потребность въ рабочихъ рукахъ. При хорошихъ урожаяхъ, цѣны за косьбу и жатву поднимаются очень высоко; такъ, въ 1869 году въ Самарской губерніи за уборку со степной десятины пшеницы платили до 23-хъ рублей. Такія цѣны привлекаютъ въ степи на косовицу значительныя массы рабочихъ, которые не имѣя вѣрныхъ свѣдѣній объ урожаѣ, нерѣдко по приходѣ на мѣсто, узнаютъ, что на нихъ, по случаю неблагопріятнаго года, требованій не имѣется; тогда они должны пробираться дальше, отыскивая работу. Обыкновенно, при неурожаяхъ, въ главныхъ пунктахъ сбора рабочихъ, особенно въ Балаковѣ, Покровской слободѣ, Царицынѣ, Коховкѣ и по большимъ станицамъ областей Донской и Кубанской, встрѣчаются массы нищихъ, которымъ не съ чѣмъ вернуться домой.



Г. Чаславскій указываетъ на двѣ главныя мѣстности, изъ которыхъ идетъ большая часть этихъ рабочихъ. Центромъ первой изъ нихъ можно считать сѣверо-западные уѣзды Харьковской губерніи: Богодуховскій и Ахтырскій и уѣздъ Грайворонскій Курской губерніи. Съ запада прилегаютъ сюда группа сѣверныхъ уѣздовъ Полтавской губерніи, а далѣе на сѣверо-западъ нѣкоторые уѣзды Черниговской. На востокъ отсюда лежитъ группа уѣздовъ Курской губерніи, большинство которыхъ высылаютъ также много рабочихъ. На сѣверѣ примыкаютъ уѣзды Орловской губерніи, а на юго-востокѣ югозападные уѣзды Воронежской.

Вторая мѣстность, высылающая рабочихъ, заключаетъ въ себѣ Скопинскій, Михайловскій и Пронскій уѣзды Рязанской губерніи; Моршанскій, Шацкій, Елатомскій и Кирсановскій уѣзды Тамбовской губерніи, самую средину Пензенской губерніи, захватывая на сѣверѣ уѣздъ Лукояновскій, а на югѣ Кузнецкій, и оканчиваясь западными уѣздами Симбирской губерніи: Ардатовскимъ, Ахтырскимъ, Корсунскимъ, Курмышскимъ и частию Сенгилеевскаго и Сызранскаго. Многіе изъ промежуточныхъ уѣздовъ между обѣими этими мѣстностями также высылаютъ на югъ нѣкоторое число рабочихъ, такъ что обѣ мѣстности почти сливаются въ одну большую полосу. На западѣ къ этой полосѣ, примыкаютъ ближайшіе уѣзды Екатеринославской губерніи, изъ которой рабочіе также уходятъ на юго-востокъ (по большей части, въ Подольскую губернію); затѣмъ, еще западнѣе, южныя уѣзды Кіевской и нѣкоторые уѣзды Подольской губерніи; на крайнемъ западѣ, уѣздъ Новоушицкій. На востокъ отъ этой



полосы лежитъ одинъ только уѣздъ, Чистопольскій, Казанской губерніи, изъ котораго также уходятъ рабочіе.

Положеніе крестьянъ въ губерніяхъ Кіевской и Подольской, до освобожденія, было почти такое же, какъ и въ остальныхъ частяхъ густо населенной черноземной полосы. Относительное малоземеліе было тамъ, пожалуй, еще ощутительнѣе; поэтому, тотчасъ послѣ освобожденія крестьянъ, очень много рабочихъ уходило оттуда на югъ въ Новороссію. Но, какъ извѣстно, крестьянское дѣло въ юго-западномъ краѣ шло нѣсколько иначе, чѣмъ въ другихъ мѣстностяхъ: крестьяне получили лучшіе надѣлы, выкупъ былъ совершенъ сразу и платежи за землю установлены ниже, чѣмъ въ Великорусскихъ губерніяхъ. Эти причины, вмѣстѣ съ развитіемъ въ краѣ заводской промышленности, содѣйствовали уменьшенію отлива рабочихъ силъ.

Полоса, куда направляются земледѣльческіе рабочіе, можетъ быть также раздѣлена на нѣсколько болѣе или менѣе типичныхъ мѣстностей.

1) Полоса, заключающая въ себѣ южную половину Самарской губерніи и прилегающія части губерній Оренбургской и Уфимской; сюда идутъ рабочіе преимущественно изъ Симбирской, Пензенской и Тамбовской губерній, а также изъ уѣздовъ Лукояновскаго, Кузнецкаго и Чистопольскаго.

2) Область Донская, куда рабочіе приходятъ изъ губерній Тамбовской, Рязанской, Курской и Воронежской.

3) Сѣверный Кавказъ, привлекающій рабочихъ изъ губерній Воронежской, Курской, Харьковской и Екатеринославской.



4) Южная и восточная части Екатеринославской губернии и губерния Таврическая, куда рабочие приходятъ изъ Курской, Харьковской, Полтавской и Черниговской губерній, и

5) Губерния Харьковская, куда идутъ преимущественно изъ Полтавской и Черниговской губерній; прежде, шли сюда рабочие изъ южныхъ уѣздовъ Кіевской губернии и изъ губернии Подольской; теперь, приливъ ихъ почти прекратился, и только изъ Новоушицкаго уѣзда идутъ рабочие въ Бессарабію \*).

Недостаточность нашей статистики мѣшаетъ представить передвиженіе земледѣльческихъ рабочихъ со всею наглядностью. За неимѣніемъ цифръ, которыя могли бы точно или даже приблизительно выразить размѣръ этого передвиженія, остается ограничиться лишь указаніемъ, изъ какихъ губерній и въ какія передвигаются крестьяне для земледѣльческихъ работъ.

Изъ трудовъ Коммисіи для изслѣдованія сельскаго хозяйства видно, что въ Екатеринославскую губернію рабочие приходятъ изъ Харьковской, Курской, Полтавской, Черниговской, Воронежской, Орловской, Кіевской и даже Смоленской губерній и Бѣлоруссіи. Изъ тѣхъ же губерній рабочие приходятъ въ Таврическую губернію, — слѣдовательно, иные проходятъ до полутора тысячи верстъ и болѣе. Въ Бессарабію уходятъ крестьяне изъ Подольской губернии, откуда рабочие также уходятъ и въ Херсонскую губернію. Изъ Тамбовской, Воронеж-

---

\*) В. И. Чаславскій: „Земледѣльческіе отхожіе промыслы, въ связи съ переселеніемъ крестьянъ“.



ской, Черниговской, Курской, Полтавской и Харьковской губерній масса рабочихъ уходитъ на Донъ, въ Кубанскую область, въ Крымъ, а изъ первой — и въ Самарскую губернію.

## В.

### Крестьянскія переселенія.

Отхожіе земледѣльческіе промыслы являются сами по себѣ, лишь палліативомъ ненормальному распредѣленію земледѣльческаго населенія. Если крестьяне большими массами уходятъ на заработки, то этимъ весьма плохо удовлетворяются на самомъ дѣлѣ ихъ экономическія потребности. Человѣку безземельному или владѣющему лишь небольшимъ надѣломъ очевидно было бы выгоднѣе остаться навсегда тамъ, гдѣ онъ пріобрѣтаетъ своимъ заработкомъ главныя средства къ жизни, не тратя попусту времени и денегъ на проѣздъ по желѣзной дорогѣ. Рабочій, отправляющійся въ южныя окраины неминуемо тратитъ на путешествіе туда и обратно или большія деньги, или много времени, или же и то, и другое вмѣстѣ. Если онъ, напримѣръ, проѣдетъ одну Курско-Азовскую дорогу (имѣющую протяженіе въ 764 версты), то это будетъ ему стоить, по меньшей мѣрѣ, рублей двѣнадцать, не считая расхода на прокормъ, что составитъ туда и обратно совершенно непроизводительный вычетъ въ 25 рублей. Такой вычетъ, кромѣ фактическаго уменьшенія сторонняго заработка, содѣйствуетъ также къ поддержанію низкаго уровня платы за трудъ дома. Напрасныя



странствованія на югъ, въ неурожайные годы, являются добавочной періодической потерей, повторяющейся непременно одинъ разъ, по крайней мѣрѣ, въ три—четыре года. Наконецъ, находясь вдали отъ семьи и собственнаго дома, крестьянинъ естественно поставленъ въ условія, благопріятствующія лишнимъ издержкамъ. Такимъ образомъ, отхожіе промыслы сами по себѣ дѣлу помочь не могутъ. Весьма серьезный крестьянскій вопросъ, въ густо населенныхъ губерніяхъ, можетъ быть, въ данномъ случаѣ, разрѣшенъ рациональнымъ образомъ только посредствомъ переселенія безземельныхъ или малоземельныхъ крестьянъ изъ мѣстностей, гдѣ не знаютъ, куда дѣвать лишнія руки, въ такія мѣстности, гдѣ, въ свою очередь, не знаютъ, какъ быть съ излишкомъ земель, какъ набрать достаточно рабочихъ силъ для обработки свободныхъ пространствъ. Кромѣ Новороссійскаго края, вся страна, отъ предгорій Кавказа на сѣверъ и сѣверозападъ, охватывающая низовья Дона, придонскія земли, земли по Хопру, Медвѣдицѣ и Иловлѣ до Волги и Заволжскую Самарскую степь—южнѣе рѣки Самары, весь черноземъ Оренбургской и Уфимской губерній, манить къ себѣ рабочихъ и переселенцевъ. Въ Кубанской области, если даже вовсе не считать нагорной полосы, составляющей до полутора милліона десятинъ, все таки остается среднимъ числомъ по 24 десятины на душу. Изъ Донской области на каждаго казака приходится въ среднемъ одной станичной земли около 21 удобной и около 3 десятинъ неудобной, преимущественно солончаковъ, составляющихъ очень хорошія пастбища. Кромѣ этихъ станичныхъ земель, на Дону, по показаніямъ Ча-



славскаго, есть много земель войсковыхъ общественныхъ. Онѣ сдаются теперь за низкую плату въ аренду, почти исключительно крупнымъ съемщикамъ — спекулянтамъ, и приносятъ очень мало пользы даже самой области. Такихъ земель, составляющихъ войсковой запасъ, считается 1,562,000 десятинъ. Кроме того, земель, отводимыхъ подъ табуны заводчиковъ, 802,000, всего до 2,640,000 десятинъ, не считая калмыцкихъ степей за Дономъ. Въ Ставропольской губерніи, сверхъ казенныхъ земель, имѣется еще 895,000 десятинъ, которыя остались послѣ ухода Ногайцевъ. Въ той же губерніи, послѣ пожалованія въ 60-хъ годахъ частнымъ лицамъ 300,000 десятинъ и отчужденія въ удѣль 100,000 десятинъ, оставалось казенной земли еще 200,000 десятинъ. Въ Кубанской области, въ 60-хъ годахъ, было пожаловано частнымъ лицамъ болѣе 800,000 десятинъ. Всѣ эти земли не могутъ обрабатываться мѣстнымъ населеніемъ и представляютъ громадный спросъ на пришлую рабочую силу. Въ Самарской губерніи также не мало свободныхъ земель. Всѣхъ казенныхъ земель въ этой губерніи считается до 1,528,000 десятинъ, и изъ нихъ въ Николаевскомъ уѣздѣ около 240,000 десятинъ, а въ Новоузенскомъ 695,000 десятинъ. При сдачѣ въ аренду, получается съ этихъ земель отъ 18 копѣекъ до 1 рубля 33 копѣекъ въ годъ съ десятины, а въ среднемъ отъ 38 до 54 копѣекъ, смотря по году; конечно, при заселеніи ихъ, легко было бы получить несравненно большій доходъ. Много свободныхъ земель имѣется также въ губерніяхъ Уфимской, Оренбургской и Таврической.

— 50 —  
Θ. Θ. Воропоновъ, въ весьма интересной работѣ своей



по вопросу о крестьянскихъ переселеніяхъ, помѣщенной въ январской книжкѣ „Вѣстника Европы“ за 1876 годъ, разсматриваетъ вопросъ: въ чемъ именно состоятъ искусственныя задержки, препятствующія правильному распределенію рабочей силы, соотвѣтственно имѣющемуся спросу на трудъ, и приходитъ къ заключенію, что задержки эти двоякаго рода: во первыхъ, несогласованность существующихъ правилъ о переселеніяхъ съ крестьянскими потребностями и условіями, обставляющими бытъ крестьянъ; а во вторыхъ, не совсѣмъ цѣлесообразное распоряженіе землями, какъ казенными, такъ и частными. Дѣйствительно, по существующимъ правиламъ (Общ. Полож. о крест., ст. 130), для того, чтобы переселиться въ новую мѣстность, отъ крестьянина требуется: чтобы къ увольненію его изъ прежняго общества не было препятствія по отправленію рекрутской повинности; чтобы на семействѣ увольняемаго не было никакихъ казенныхъ, земскихъ или мірскихъ недоимокъ и чтобы, при томъ, подати были уплачены по 1-е Января слѣдующаго года; чтобы на увольняемомъ не было безспорныхъ частныхъ взысканій и обязательствъ, предъявленныхъ волостному правленію; чтобы желающій получить увольненіе представилъ пріемный приговоръ отъ того общества, куда онъ переходитъ. Только удовлетворивъ всѣмъ этимъ условіямъ, крестьянинъ можетъ получить увольнительное свидѣтельство отъ волостнаго старшины и приступить къ ходатайству о причисленіи къ новому обществу.

Необходимо замѣтить, что съ преобразованіемъ воинской повинности, послѣдняя уже относится, помимо об-



щества, къ лицу крестьянина; но для уплаты недоимокъ и взноса впередъ податей требуются свободныя деньги, которыхъ именно въ большинствѣ случаевъ у крестьянина на лицо не имѣется. Напротивъ того, за частую крестьяне, наиболѣе нуждающіеся въ переселеніи, поставлены въ необходимость для уплаты текущихъ податей продавать будущій свой трудъ. Такія продажи, въ качествѣ безспорныхъ частныхъ обязательствъ, извѣстныхъ волостному правленію, являются законнымъ препятствіемъ къ переселенію. Впрочемъ, въ большинствѣ случаевъ, самымъ затруднительнымъ условіемъ для переселенія служатъ требованія приѣмнаго приговора отъ новаго общества.

Не только желательно, но почти безусловно необходимо, чтобы переселяющемуся люду былъ облегченъ перѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ, а также перевозка пожитокъ, телегъ, лошадей и т. п. Въ настоящее время, какъ извѣстно и какъ было уже подробнѣе указано выше въ первой части этой записки, большая часть переселеній совершается помимо участія желѣзныхъ дорогъ; длинные ряды переселенцевъ, съ обозами и безъ оныхъ, сплошь и рядомъ, тянутся рядомъ съ полотномъ желѣзной дороги, воочію доказывая, что рельсовый путь у насъ является не самымъ дешевымъ способомъ сообщенія, какъ вездѣ въ Европѣ, не говоря уже объ Америкѣ (гдѣ переселенія играютъ такую важную роль), но напротивъ того, самымъ дорогимъ, а для бѣднѣйшаго люда даже и вовсе недоступнымъ средствомъ передвиженія. Такъ какъ переселенцы двигаются обыкновенно большими артелями, то можно было бы отправлять ихъ



особыми поѣздами, на подобіе войсковыхъ, при чемъ расходы перевозки могли бы быть отнесены на счетъ государственнаго казначейства, съ возмѣщеніемъ ихъ переселенцами уже послѣ того, какъ они окончательно устроятся и обживутся въ новыхъ мѣстахъ своего жительства.

## II.

Свѣдѣнія, которыя Коммисія желала собрать посредствомъ указанныхъ въ первой части настоящей записки способовъ (программа вопросовъ и записка объ отхожихъ промыслахъ), можно распредѣлить на пять категорій. Къ первой категоріи относятся собственно статистическія данныя: въ какія мѣсяцы происходитъ усиленное предложеніе рабочихъ партій на той или другой линіи; изъ какихъ и въ какія мѣстности направляется главная масса рабочихъ; число пассажировъ этого рода по мѣсяцамъ, станціямъ и т. д. Ко второй категоріи относятся свѣдѣнія объ условіяхъ такой перевозки: выдачѣ билетовъ для артелей и большихъ партій, условіяхъ подрядчиковъ со станціями или управленіями дорогъ, приспособленіи товарныхъ вагоновъ подъ рабочіе поѣзда по образцу воинской перевозки, высотѣ тарифной платы и т. п. Въ третью категорію могутъ быть включены свѣдѣнія о неудобствахъ и стѣснительности для рабочихъ артелей существующихъ нынѣ способовъ перевозки ихъ:



о случаяхъ отказа цѣлыхъ артелей отъ услугъ желѣзной дороги, вслѣдствіе дороговизны провозной платы, о задержкахъ рабочихъ партій на станціяхъ, вслѣдствіе недостатка подвижнаго состава и другихъ причинъ и т. п. Далѣе, къ четвертой категоріи относятся свѣдѣнія о вліяніи, какое оказала на сравнительную численность пассажировъ различныхъ классовъ и на доходы дорогъ взиманіе, начиная съ 1-го февраля 1879 года, государственнаго налога на билеты, преимущественно въ мѣсяцы усиленнаго передвиженія рабочихъ. Наконецъ, къ пятой категоріи относятся свѣдѣнія о томъ, желаютъ ли дороги, и какія именно, ввести у себя дешевые рабочіе поѣзда, или по крайнѣй мѣрѣ воспользоваться правомъ, указаннымъ въ законѣ о государственномъ налогѣ на билеты, относительно безпошлиннаго провоза пассажировъ 3 или 4-го класса по тарифу не свыше  $\frac{3}{4}$  коп. съ пассажиро-версты.

Свѣдѣнія по перечисленнымъ выше предметамъ были собраны и препровождены въ высшую комиссію какъ ея подкоммисіями, такъ и многими желѣзно-дорожными управленіями, нѣкоторыми земскими управами и даже нѣсколькими частными лицами изъ числа крупныхъ работодателей. Характеръ и объемъ этихъ свѣдѣній, однако, только отчасти соотвѣтствовалъ выработанной комисіей программѣ. Въ собранныхъ данныхъ оказались большіе пробѣлы, доставленныя свѣдѣнія страдали неполнотою, а дѣлавшіеся изъ нихъ выводы неопредѣленностью. Подкоммисіи встрѣтились почти съ совершеннымъ отсутствіемъ какой либо правильной статистики рабочаго движенія на линіяхъ и въ управленіяхъ желѣз-



ныхъ дорогъ. Было очевидно, что послѣднія смотрѣли на этотъ вопросъ, какъ на неимѣющій никакой важности и не требующій съ ихъ стороны ни чрезвычайныхъ заботъ, ни какихъ либо особыхъ улучшеній. Тоже самое, конечно, встрѣчалось подкоммисіями и въ отношеніи ко многимъ другимъ сторонамъ желѣзнодорожнаго дѣла, но тутъ равнодушіе или безпечность желѣзнодорожныхъ управленій находило противовѣсъ въ заботливости о своихъ интересахъ вліятельныхъ грузоотправителей и различныхъ торговыхъ и промышленныхъ корпорацій, такъ что неудовлетворительныя указанія самихъ желѣзныхъ дорогъ естественно дополнялись свѣдѣніями изъ другихъ источниковъ. Но въ вопросѣ объ условіяхъ перевозки рабочихъ такого другого источника не оказалось; только весьма немногія земства явились болѣе или менѣе серьезно подготовленными въ этомъ отношеніи, и могли сообщить имѣвшіяся у нихъ на лицо данныя; но вообще, подкоммисіямъ пришлось убѣдиться, что онѣ въ этомъ вопросѣ имѣютъ дѣло, дѣйствительно, съ пассивными или, какъ выразилась Юго-Восточная подкоммисія, „съ совершенно безпомощными элементами, которые не въ состояніи пробивать себѣ дорогу безъ поддержки“, и для которыхъ поэтому, такая поддержка (конечно со стороны государства) особенно необходима и желательна.

Ниже въ краткомъ извлеченіи сгруппированы неполные и отрывочные результаты этой первой попытки изслѣдованія вопроса о передвиженіи рабочихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Прежде всего сообщаются свѣдѣнія и отвѣты на вопросы Коммисіи самихъ желѣзныхъ



дорогъ, распределенныхъ для этой цѣли по районамъ подкоммисій; затѣмъ представляются данныя земскихъ управъ и частныхъ работодателей и, наконецъ, извлеченія изъ двухъ, наиболѣе обстоятельныхъ докладовъ по этому вопросу Варшавской и Юго-Восточной подкоммисій.

А.

**Желѣзныя дороги, входящія въ районъ Петербургской подкоммисіи.**

Управленіе *Николаевской* желѣзной дороги заявляетъ, что движеніе рабочихъ происходитъ по ней: весною — на Петербургъ и осенью обратно. Постепенное увеличеніе тарифа до сихъ поръ не вліяло на число пассажировъ, которое постоянно возросло, а отражалось лишь на доходности дороги. При существующемъ числѣ вагоновъ и росписаніи пассажирскихъ поѣздовъ задержекъ въ передвиженіи не бываетъ. Установленіе 4-го класса, съ платою по  $\frac{3}{4}$  коп. за версту признается неудобнымъ. Для облегченія переѣзда крестьянъ нѣкоторыхъ губерній, наиболѣе нуждающихся — какъ напр. Новгородской, — по направленію къ Москвѣ, возможно, по мнѣнію управленія дороги, сдѣлать нѣкоторую льготу, отправляя ихъ весною въ опредѣленные сроки въ обратныхъ порожнихъ дополнительныхъ пассажирскихъ поѣздахъ, дѣлая имъ при этомъ нѣкоторую скидку съ цѣны билетовъ.

На Новоторжской желѣзной дорогѣ усиленное движеніе рабочихъ бываетъ къ Осташкову съ половины Февраля до половины Мая. Отъ Осташкова съ конца Сентября по половину Ноября. Главная масса крестьянъ



отправляется въ Петербургъ: билеты берутся рабочими до Осташкова, но въ Торжкѣ они обыкновенно оставляютъ вагоны и пѣшкомъ отправляются въ Волочокъ, откуда слѣдуютъ по Николаевской желѣзной дорогѣ. При отправленіи большихъ партій преимущественно изъ Ржева, подрядчики заблаговременно заявляютъ объ этомъ и сами берутъ билеты для рабочихъ. Скидки дѣлались весною 1876 г. отдѣльно для каждой партіи, идущей изъ Ржева до Осташкова, а въ 1879 г. съ 15 Апрѣля по 15 Мая былъ установленъ 4-й классъ, для ѣдущихъ со всѣхъ станцій дороги до Осташкова, съ платою по  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты. Перевозка производится въ воинскихъ вагонахъ съ приспособленіями.

Усиленное передвиженіе рабочихъ по *Боровичской* желѣзной дорогѣ бываетъ въ Апрѣлѣ, Маѣ, Іюнѣ, Сентябрѣ, Октябрѣ и Ноябрѣ мѣсяцахъ. Въ весенніе мѣсяцы рабочіе направляются изъ Боровичъ къ Угловкѣ, а въ осенніе обратно. Вообще число рабочихъ не значительно, не болѣе 3% общаго количества пассажировъ III класса. Уступокъ съ цѣны билета никакихъ не дѣлается. Вопросъ о безпошлинномъ провозѣ пассажировъ не разсматривался управленіемъ дороги.

Наиболѣе дѣятельное передвиженіе рабочихъ партій по *Новгородской* желѣзной дорогѣ замѣчается: въ Апрѣлѣ и Маѣ по направленію къ Чудову и въ Сентябрѣ и Октябрѣ отъ Чудова. Большинство мѣстныхъ рабочихъ направляется къ Петербургу. Уступокъ съ нормальной цѣны билетовъ рабочимъ не дѣлается. Бывали случаи, когда по соглашенію Управленія дороги съ воинскимъ начальствомъ со станцій Старой Руссы, Шимска и Новгорода



и обратно, со станціи Чудово, перевозились воинскія команды для частныхъ работъ въ предѣлахъ Новгородской губерніи (преимущественно для пилки дровъ). Команды отправлялись въ товарныхъ вагонахъ, приспособленныхъ для перевозки войскъ, со скидкой 70% съ нормальнаго тарифа. Вліяніе взиманія налога на пассажировъ выразилось замѣтнымъ уменьшеніемъ такихъ, а черезъ это повліяло и на сумму сбора. Съ 16-го Апрѣля по 16-е Октября 1879 г., сравнительно съ 1878 г. перевезено менѣе.

I кл.	972	пасс.	на сумму	2,016	9 к.	въ %	85
II „	3,137	„	„	4,718	21 „	„	32
III „	22,843	„	„	17,232	89 „	„	31

Главною причиною подобнаго значительнаго уменьшенія числа пассажировъ, является конкуренція общества пароходства по р. Волхову, дѣлающаго рейсы между Волховскою станціею Николаевской желѣзной дороги, Новгородомъ и Старою-Руссою. Вслѣдствіе этого, на время навигаціи, на Новгородской желѣзной дорогѣ предполагается установить поѣзда IV класса съ платою по  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты, въ обыкновенныхъ вагонахъ III класса, въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, идущихъ со скоростью 22 версты въ часъ.

По *Рыбинско-Бологовской* желѣзной дорогѣ перевозятся преимущественно рабочіе-мастеровые. Усиленное движеніе рабочихъ начинается по направленію отъ Рыбинска со второй недѣли Великаго поста и, постепенно увеличиваясь, доходитъ до наибольшаго предѣла въ Маѣ мѣсяцѣ, когда съ открытіемъ навигаціи рабочіе прибываютъ въ Рыбинскъ, на пароходахъ по Волгѣ. Въ об-



ратномъ направленіи число рабочихъ начинаетъ увеличиваться въ Сентябрѣ мѣсяцѣ и наибольшее количество ихъ проѣзжаетъ въ Октябрѣ, когда они, возвращаясь съ заработковъ, торопятся совершить проѣздъ далѣе отъ Рыбинска, на пароходахъ до закрытія навигаціи. Почти вся масса рабочихъ отправляется на заработки въ Петербургъ. Рабочіе, ѣдущіе артелями, не пользуются никакою уступкою при платѣ за проѣздъ. При значительномъ наплывѣ пассажировъ весною и осенью, часть ихъ перевозится въ вагонахъ, передѣланныхъ въ III классъ изъ воинскихъ вагоновъ, согласно указанію Министерства Путей Сообщенія. Плата, въ этомъ случаѣ, взимается по тарифу III класса. Вліяніе государственнаго налога на пассажирскіе билеты выразилось уменьшеніемъ, хотя и довольно незначительнымъ, числа пассажировъ. Введеніе 4-го класса съ пониженіемъ платы до  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты Правленіе считаетъ невыгоднымъ для общества. По его предположенію, при этомъ увеличеніе числа пассажировъ было бы весьма незначительно, между тѣмъ какъ большая часть пассажировъ III класса перешли бы въ 4-й, что вредно отозвалось бы на доходахъ дороги.

По *Балтійской* желѣзной дорогѣ наибольшая часть лицъ, отправляющихся для заработковъ въ Петербургъ, состоитъ изъ пастуховъ и огородниковъ, ѣдущихъ туда въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ, преимущественно со станцій Нарва и Молосковицы. Для облегченія ихъ переѣзда, Правленіе дороги въ мартѣ 1880 г. постановило въ теченіи Апрѣля мѣсяца ввести въ дѣйствіе пассажирскій IV класса тарифъ для перевозки пассажировъ:



вмѣсто прежн. цѣнъ III кл.	{	отъ Нарвы до Петерб. за провозъ 1 р. 89 к.
		госуд. сборъ 28 к. итого 2 р. 17 к.
		отъ Молосковицы до Петерб. за провозъ 1 р.
		30 к. госуд. сборъ 20 к. итого 1 р. 50 к.

Отъ Нарвы до Петербурга (151 верста) . 1 р. 13 к.

„ Молосковицы до Петер. (104 версты) . — 78 „

На *Царскосельской* желѣзной дорогѣ наплыва рабочихъ партій ни въ какое время года не бываетъ, провозъ же меньшаго числа рабочихъ совершается какъ обыкновенныхъ пассажировъ. Товарные вагоны для перевозки рабочихъ не употребляются. Военскіе поѣзда состоятъ изъ пассажирскихъ вагоновъ. Взиманіе государственнаго налога значительно уменьшило число пассажировъ. Общество не желаетъ воспользоваться правомъ безплатнаго провоза пассажировъ 4-го класса.

Управленіе общества *Уральской Горнозаводской* желѣзной дороги доставило лишь весьма краткіе и неполные отвѣты на предложенные комиссіею вопросы. Передвиженіе рабочихъ на Востокъ изъ Перми начинается съ открытіемъ навигаціи, а на Западъ — изъ Екатеринбурга и другихъ пунктовъ Зауралья къ концу ея. Оно впрочемъ незначительно, что доказывается тѣмъ, что пассажирское движеніе удовлетворяется однимъ поѣздомъ въ сутки. Наложеніе государственнаго сбора не повліяло на дорогу, такъ какъ состоялось до ея открытія.

Управленіе *Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Финляндіи* вовсе не доставило отвѣтовъ на вопросъ комиссіи, основываясь на томъ, что условія быта финляндскаго рабочаго населенія, которое вообще неподвижно и большими массами не перемѣняетъ мѣста жи-



тельства, совершенно отличны отъ тѣхъ бытовыхъ условий, которыми вызваны предложенные вопросы.

Усиленное передвиженіе рабочихъ по *Шуйско-Ивановской* желѣзной дорогѣ происходитъ въ Февралѣ, Мартѣ, Апрѣлѣ, Іюнѣ, Августѣ, Октябрѣ и Декабрѣ мѣсяцахъ. Главныя массы рабочихъ отправляются изъ Шуи въ Иваново и обратно; эти партіи простираются иногда до 800 человекъ. Билеты для артелей и большихъ рабочихъ партій берутся какъ и для отдѣльныхъ пассажировъ и никакихъ уступокъ не дѣлается. Рабочіе всегда перевозятся въ пассажирскихъ вагонахъ; задержекъ не бываетъ. Устройство поѣздовъ 4-го класса признается невыгоднымъ.

На *Московско-Нижегородской* желѣзной дорогѣ передвиженія партій рабочихъ въ томъ смыслѣ, какъ это принято понимать въ другихъ мѣстностяхъ, вообще не бываетъ. Здѣсь идутъ крестьяне-мастера, изъ года въ годъ уходящіе на отхожіе промыслы, въ числѣ которыхъ главная роль принадлежитъ ткачамъ, столярамъ, плотникамъ, каменщикамъ, малярамъ и пастухамъ.

Усиленное передвиженіе бываетъ обыкновенно въ сторону Москвы — въ Апрѣлѣ, Августѣ и Октябрѣ и обратно: въ концѣ Марта или началѣ Апрѣля, въ концѣ Іюня и Ноябрьѣ. Главная масса рабочихъ направляется въ Москву и Петербургъ. Уступокъ на билеты не бываетъ. Случаи перевозки пассажировъ въ товарныхъ вагонахъ съ воинскими приспособленіями весьма рѣдки и бываютъ исключительно при отправленіи рабочихъ большими массами изъ Москвы до ближайшихъ станцій и не далѣе 115 верстъ.



Взиманіе государственнаго налога на билеты имѣло самое неблагопріятное вліяніе на доходность дороги. Установленіе особыхъ поѣздовъ 4-го класса, по мнѣнію управленія дороги, не представляется необходимымъ.

Б.

**Желѣзныя дороги, входящія въ раіонъ рижской подком-  
мисіи.**

Рижская подкоммисія получила отъ *Риго-Динабургской, Митавской, Орловско-Витебской и Грязе-Царичинской* желѣзныхъ дорогъ сообщенія о передвиженіи рабочихъ по означеннымъ путямъ и доставила ихъ въ главную коммисію. Усиленное движеніе рабочихъ по Риго-Динабургской дорогѣ бываетъ во время навигаціи по р. Двинѣ. Плотовщики, проходящіе въ Ригу съ верховьевъ Двины водою, отправляются обратно домой по желѣзной дорогѣ. Въ 1878 г. ихъ проѣхало болѣе 12,000 человѣкъ. Уменьшеніе тарифной платы въ ихъ пользу не дѣлается. Въ прежніе годы многіе изъ нихъ не пользовались желѣзною дорогою и отправлялись пѣшкомъ. Въ 1878 г. этого не замѣчалось болѣе.

На *Митавской* желѣзной дорогѣ усиленнаго движенія рабочихъ партій не замѣчается. Только въ Апрѣлѣ и Маѣ мелкія рабочія артели проѣзжаютъ изъ Риги въ Митаву на тамошніе кирпичные заводы, но число этихъ рабочихъ незначительно. Всѣ они отправляются въ вагонахъ III класса какъ обыкновенные пассажиры и никакою уступкою съ тарифной платы не пользуются. Особеннаго вліянія государственнаго налога не замѣтно. Митавская до-



рога не намѣрена воспользоваться правомъ безошлиннаго провоза пассажировъ.

По *Орловско-Витебской* желѣзной дорогѣ усиленное движеніе рабочихъ партій замѣчалось въ Апрѣлѣ и Маѣ мѣсяцахъ, по направленію къ Орлу, преимущественно на строившіяся на юго-востокѣ Россіи желѣзныя дороги. Обратное рабочіе отправляются въ Сентябрь и Октябрь малыми партіями. Билеты рабочими берутся обыкновеннымъ порядкомъ, какъ прочими пассажирами, и никакой уступки имъ не дѣлается. Обыкновенно подъ партіи рабочихъ даютъ пассажирскіе вагоны, но въ случаяхъ недостатка таковыхъ, что встрѣчается рѣдко, даются товарные вагоны, но не иначе какъ приспособленные къ перевозкѣ войскъ. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ плата взимается по тарифу 3-го класса.

Подкоммисія обращаетъ вниманіе на несправедливость взиманія одинаковой платы въ обоихъ случаяхъ. Слѣдовало бы, когда пассажиръ ѣдетъ въ товарномъ вагонѣ, брать низшую плату; всего правильнѣе было бы взимать въ этомъ случаѣ по воинскому тарифу.

Переселенцы проѣзжали въ 1875, 1876, 1877, 1878 и 1879 годахъ, преимущественно весною и лѣтомъ, партіями числомъ до 300 человекъ, отъ Орла къ Витебску. Всего прошло ихъ въ это время до 6000 человекъ. Никакой скидки съ цѣны 3-го класса для нихъ не дѣлалось. Прямого отказа отъ услугъ дороги со стороны переселенцевъ не было, но по бѣдственному состоянію своему, въ особенности при возвращеніи въ Россію, они не только старались провезти безъ билетовъ взрослыхъ дѣтей своихъ, но и сами хотѣли



проѣхать такимъ же образомъ по 10 человекъ на 100 въ партіи.

По *Грязе-Царицынской* желѣзной дорогѣ передвиженія рабочихъ большими партіями не бываетъ, почему никакой уступки противъ нормальной стоимости билетовъ не дѣлается, и при сравнительно ограниченномъ пассажирскомъ движеніи не встрѣчается надобности ни въ усиленіи подвижнаго состава, ни въ устройствѣ особыхъ поѣздовъ. Случаевъ проѣзда переселенцевъ по дорогѣ не было. Вліяніе вновь введеннаго государственнаго налога почти не замѣтно. Дорога по ограниченности пассажирскаго движенія не имѣетъ возможности воспользоваться правомъ безошлиннаго провоза пассажировъ 3-го и 4-го класса, на условіяхъ указанныхъ въ законѣ о государственномъ налогѣ съ пассажировъ.

## В.

### Свѣдѣнія, полученныя отъ Земскихъ учрежденій и частныхъ лицъ.

Отъ нѣкоторыхъ земскихъ учрежденій, председателемъ высшей Коммисіи также получены заявленія о мѣстныхъ нуждахъ, что касается перевозки рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ. Такъ, *С.-Петербургская Губернская Земская Управа* обратилась къ своимъ уѣзднымъ управамъ и по полученіи свѣдѣній отъ сихъ послѣднихъ, сообщила ихъ Коммисіи. Предложенное въ самое послѣднее время Управленіемъ Николаевской желѣзной дороги уменьшеніе для рабочихъ партій обще-



принятой провозной платы имѣеть особое значеніе для Петербургскаго уѣзда, бѣднѣйшіе жители котораго весною направляются на заработки въ Петербургъ, а осенью возвращаются оттуда домой. Сроки льготнаго переѣзда полезно было бы назначить съ 15 Марта по 15 Мая и въ теченіе Октября мѣсяца. По Петербургскому уѣзду, кромѣ Николаевской пролегаютъ еще Варшавская и Балтійская желѣзныя дороги, по которымъ происходитъ также значительное движеніе рабочихъ; — было бы полезно установить и по этимъ линіямъ льготный переѣздъ и при томъ въ тѣже сроки.

Передвиженіе рабочихъ Новолодожскаго уѣзда въ Петербургъ и обратно происходитъ въ Январѣ, Февралѣ, Іюлѣ и Августѣ, и мѣстная управа проситъ губернскую ходатайствовать о томъ, чтобы льготные переѣзды по Николаевской желѣзной дорогѣ были установлены для этихъ рабочихъ въ вышеозначенные мѣсяцы. Для рабочихъ Лужскаго уѣзда также было бы желательно установленіе уменьшеннаго тарифа по Варшавской дорогѣ, служащей главнымъ средствомъ ихъ передвиженія въ Октябрѣ и Ноябрьѣ мѣсяцахъ въ Петербургъ, а въ Мартѣ и Апрѣлѣ обратно.

Предсѣдатель *Тверской Губернской Земской Управы* заявилъ, что число уходящихъ ежегодно на заработки крестьянъ Тверской губерніи простирается до 120,000. Они отправляются большею частью по желѣзнымъ дорогамъ къ Петербургу до 50,000 чел., изъ коихъ въ Мартѣ и Апрѣлѣ до 12,000 чел., — къ Москвѣ до 45,000 изъ коихъ въ Мартѣ и Апрѣлѣ до 15 тыс. чел.

Во *Владимірской* губерніи, по заявленію предсѣда-



теля мѣстной *Губернской Управы*, часто слышатся жалобы крестьянъ - каменщиковъ и плотниковъ на дороговизну переѣзда ихъ на заработки, въ Петербургъ. Установленіе, въ интересахъ рабочихъ, льготнаго проѣзда по Николаевской желѣзной дорогѣ съ 1-го Апрѣля по 20-е Мая, значительно облегчило бы мѣстное нуждающееся населеніе.

*Валдайская* уѣздная земская управа сообщаетъ, что приливъ рабочихъ-пассажировъ на ст. Бологое Николаевской желѣзной дороги, бываетъ весною въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ и осенью съ половины Октября до Декабря мѣсяца. Число рабочихъ, прибывающихъ съ Рыбинско-Бологовской дороги доходитъ до 1,000 чел. и болѣе въ день. До 1879 года рабочимъ этимъ приходилось ждать дальнѣйшаго отправленія по суткамъ и болѣе того. Съ этого времени, управленіе Николаевской желѣзной дороги стало заботливѣе относиться къ этимъ пассажирамъ и установило экстренные поѣзда, специально предназначенные для прибывающихъ съ Рыбинской дороги. Не смотря на это, и въ настоящее время случаются иногда задержки рабочихъ на станціи Бологое, такъ что желательно было бы сдѣлать отправленіе экстренныхъ поѣздовъ обязательнымъ для управленія Николаевской желѣзной дороги.

Въ отвѣтъ на предложеніе Коммисіи дать заключеніе по вопросамъ, касающимся желѣзнодорожнаго дѣла, изложеннымъ въ брошюрѣ „объ отхожихъ промыслахъ“, — одна группа крупныхъ *Московскихъ фабрикантовъ* заявляетъ о необходимости значительно понизить плату за перевозку рабочихъ по желѣзнымъ путямъ. По



этому мнѣнію: обременительность цѣнъ за переѣздъ для рабочаго населенія и несоразмѣрность ихъ съ его средствами представляется очевидною съ перваго взгляда. Цѣны эти по III классу представляются въ цифрѣ около 1,25 коп. за версту. Сопоставляя эту цифру съ платою за переѣздъ въ 1 и 2 классахъ, окажется, что рабочій долженъ платить противъ пассажира 2-го класса, платящаго 2,25 коп. за версту, менѣе нежели вдвое, а противъ пассажира 1-го класса, платящаго 3 коп., менѣе нежели втрое.

Введеніе въ употребленіе вагоновъ IV класса, на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, съ пониженіемъ платы за проѣздъ до 0,50 коп., по мнѣнію вышеупомянутой группы фабрикантовъ, было бы очень полезнымъ и весьма желательнымъ. Оно не будетъ и нововведеніемъ въ Россіи. На одной изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, именно на Варшавско-Вѣнской, IV классъ существовалъ съ платою 0,65 коп. за версту. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ (до 1874 г.), IV-й классъ имѣлся также между Таганрогомъ и Ростовомъ на-Дону. Наконецъ, въ первые годы существованія Николаевской желѣзной дороги, перевозъ пассажировъ, обладающихъ скудными средствами, производился въ открытыхъ платформахъ съ лавками для сидѣнья и плата за переѣздъ отъ Москвы до Петербурга взималась въ размѣрѣ 3-хъ рублей, вмѣсто нынѣшнихъ 7 р. 55 коп.

Введеніе IV класса и уменьшеніе вслѣдствіе этого платы за переѣздъ для массы рабочихъ будетъ имѣть безспорно благотворное вліяніе на народное благосостояніе вообще. Для желѣзнодорожныхъ обществъ оно не можетъ быть убыточнымъ, такъ какъ число пассажи-



ровъ при этомъ должно значительно увеличиться, въ виду того, что въ настоящее время крестьяне, ищущіе себѣ заработковъ, вдали отъ мѣстъ постоянного своего жительства, по дороговизнѣ платы не пользуются вовсе желѣзными путями, предпочитая передвиженіе пѣшкомъ.

---

В.

**Свѣдѣнія, собранныя подкоммисіями.**

По всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, подлежавшимъ изслѣдованію *Варшавской подкоммисіи*, собственно вопроса о большомъ передвиженіи рабочихъ партій не встрѣчалось. Исключеніе въ этомъ отношеніи представляетъ Московско-Брестская линія, по которой отъ Москвы до Гжатска (т. е. на разстояніи 169 верстъ), передъ большими праздниками, началомъ сѣнокоса и уборкой хлѣба, бываетъ довольно значительное скопленіе рабочихъ — пассажировъ. Кромѣ того, нѣкоторое движеніе рабочихъ существуетъ и по Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской дорогамъ. Это плотовщики изъ Галиціи, которые гонятъ лѣсъ по Вислѣ въ Данцигъ и затѣмъ возвращаются по желѣзнымъ дорогамъ.

Взиманіе государственнаго сбора съ пассажирскихъ билетовъ имѣло своимъ послѣдствіемъ уничтоженіе вагоновъ IV класса на дорогахъ: Варшавско-Вѣнской, Варшавско-Бромбергской и Лодзинской; на прочихъ линіяхъ ихъ не существовало. Послѣ введенія государственнаго сбора, большое количество пассажировъ стало ѣздить классомъ ниже того, которымъ оно пользовалось прежде. Опасаясь перехода значительной части пассажировъ III-го



класса въ IV-й, признаваемый невыгоднымъ для дорогъ, управленія всѣхъ линій уничтожили послѣдній. Управленія дорогъ заявили также, что они не намѣрены воспользоваться предоставленнымъ закономъ правомъ безпошлиннаго провоза пассажировъ, по тарифу не свыше  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты. Уничтоженіе вагоновъ IV класса, имѣло послѣдствіемъ, что рабочіе, именно плотовщики изъ Галиціи, въ 1879 г., прибывъ на пограничную станцію Александровъ, Варшавско-Бромбергской дороги, не получивъ билетовъ IV класса и не будучи въ состояніи заплатить за III-й кл., отправились далѣе пѣшкомъ. Разность цѣнъ проѣзда въ прежнемъ IV и нынѣшнемъ III классахъ очень велика. Напримѣръ отъ Александрова до Варшавы билетъ IV класса стоилъ 1 р. 82 к.; нынѣ билетъ III класса съ налогомъ стоитъ 3 р. 14 коп.; слѣдовательно на разстояніи 211 верстъ плата увеличилась на 1 р. 32 к.

Соглашенія съ подрядчиками о пониженіи платы за перевозку рабочихъ цѣлыми партіями имѣли мѣсто только на Московско-Брестской желѣзной дорогѣ, и то весьма рѣдко. Дорога возила рабочихъ въ товарныхъ приспособленныхъ вагонахъ по тарифу IV класса.

Задержки рабочихъ на станціяхъ за неимѣніемъ вагоновъ не было, за исключеніемъ станціи Москва, Московско-Брестской желѣзной дороги. Передъ большими праздниками, рабочій народъ, являясь въ большомъ количествѣ на станцію, передъ отходомъ пассажирскихъ поѣздовъ, не находилъ достаточно свободныхъ мѣстъ. Управленіе не устраивало экстренныхъ поѣздовъ, не смотря на то, что это было-бы довольно легко, такъ какъ



рабочіе отправляются на близъ лежащія станціи: Галицыно (41 верста), Кубинское (69 версть), Можайскъ (103 версты) и Гжатскъ (169 версть). Приходится ожидать слѣдующихъ поѣздовъ, на которые также не всегда удается достать билеты. До свѣдѣнія подкоммисіи дошло, что передъ Петровымъ днемъ, началомъ сѣнокоса, бывали случаи, что толпа рабочихъ располагалась ночевать на дворѣ станціи, и нѣкоторые изъ рабочихъ имѣли возможность отправиться въ путь только послѣ трехдневнаго ожиданія. Рабочіе наполняли собою окружающіе харчевни и кабаки, при чемъ одни пропивали весь свой заработокъ, другіе по необходимости — проѣдали часть его.

По недавнему введенію государственнаго налога съ пассажировъ трудно опредѣлить какое вліяніе оно имѣло на движеніе послѣднихъ. По всѣмъ дорогамъ, входящимъ въ раіонъ Варшавской подкоммисіи, общее количество пассажировъ I и II классовъ нѣсколько уменьшилось, а III класса увеличилось мало, и то только по нѣкоторымъ дорогамъ.

*Юго-Восточная* подкоммисія, констатируя фактъ ежегоднаго переселенія рабочаго люда съ сѣвера и центра Россіи на Югъ и Востокъ, указываетъ на настоятельную необходимость усилить заработки населенія, бросающаго домъ и семью, чтобы обезпечить еѣ отъ голода и быть исправнымъ плательщикомъ податей. Однимъ изъ самыхъ дѣйствительныхъ средствъ способствовать выгоды и прибыльности заработковъ на сторонѣ и отхожихъ промысловъ является возможно скорая и дешевая доставка на мѣста заработковъ тѣхъ десятковъ тысячъ рабочаго люда, который теперь пѣшкомъ проходитъ про-



странства въ 500—700 верстъ, тратя недѣли дорогаго времени. Нынѣшніе тарифы пассажирскихъ поѣздовъ вообще не доступны рабочему люду, отправляющемуся на далекія разстоянія. Установленіе поѣздовъ IV класса и пониженіе тарифа до  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты привлекло бы на желѣзныя дороги рабочія партіи, которыя до сего времени лишены возможности пользоваться этого рода путями.

Но кромѣ удешевленія перевозки рабочихъ черезъ пониженіе тарифа, подкомисія указываетъ еще на одно средство привлеченія къ желѣзному пути массы рабочаго люда, отправляющагося на заработки. Извѣстно, что крестьянинъ отправляется въ степь искать работы раннею весною, въ апрѣлѣ или началѣ мая, т. е. въ самое голодное и тяжелое для него время \*). Въ это время только рѣдкій крестьянинъ имѣетъ въ своемъ распоряженіи сумму денегъ, достаточную для оплаты желѣзнодорожнаго билета, въ особенности если приходится проѣхать болѣе или менѣе значительное разстояніе. При этихъ условіяхъ, даже и при пониженіи тарифа до  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты, большинство рабочихъ будетъ ходить пѣшкомъ параллельно линіи желѣзной дороги, питаясь захваченнымъ изъ дому хлѣбомъ и встрѣчаемою на пути водою. Для устраненія этого, подкомисія предлагаетъ установить для перевозки рабочихъ партій такой же приблизительно порядокъ, какой существуетъ для перевозки войскъ. „Войска денегъ не платятъ, говорится въ докладѣ

---

\*) Здѣсь рѣчь идетъ, какъ само собою разумѣется, главнымъ образомъ о мѣстностяхъ, входящихъ въ раіонъ дѣятельности юго-восточной подкомиссіи.



юго-восточной подкомисіи, а предъявляютъ требованія, которыя въ извѣстные сроки уплачиваются военнымъ министерствомъ. По отношенію къ рабочимъ мѣсто военного министерства должны занять уѣздныя земскія управы, на которыя законодательнымъ порядкомъ должна быть возложена обязанность выдавать, по ходатайствамъ сельскихъ обществъ, представившихъ приговоры о круговой порукѣ, артелямъ рабочихъ, отправляющимся на заработки и поименованнымъ въ приговорѣ, особыя свидѣтельства, которыя артель, не имѣющая возможности уплатить за переездъ по желѣзной дорогѣ до станціи назначенія, представляетъ начальнику станціи. По этимъ свидѣтельствамъ станція выдаетъ артели особыя билеты, служащій для проѣзда. По истеченіи указаннаго въ свидѣтельствѣ срока (не позже 1 ноября), земская управа должна разсчитаться сама непосредственно съ управленіемъ дороги за перевозку рабочихъ по выданнымъ ею свидѣтельствамъ, причемъ за просрочку платитъ 1% за недовнесенную сумму. Управа же, въ свою очередь, взыскиваетъ съ сельскаго общества, выдавшаго приговоръ, слѣдующія за провозъ артели деньги податнымъ порядкомъ, но не прежде возвращенія артели домой“.

По мнѣнію подкомисіи, привлеченіе земскихъ учрежденій къ этому дѣлу вполне согласно съ общимъ характеромъ тѣхъ обязанностей, какія возложены на земства. Судя же по духу сдѣланныхъ ей заявленій, она полагаетъ, что значительное большинство земскихъ управъ сочувственно отнеслись бы къ новой мѣрѣ, которая несомнѣнно благотворно повліяла бы на экономическое положеніе мѣстнаго населенія.

---



### III.

Не смотря на затрудненія, встрѣченныя вопросомъ объ устройствѣ дешевой перевозки рабочихъ партій, преимущественно со стороны желѣзнодорожныхъ управленій, нѣкоторыя дороги, напр. Новоторжская, Новгородская, Николаевская и Балтійская, уже въ прошломъ 1880 году установили у себя различныя льготы для облегченія проѣзда бѣднѣйшаго класса пассажировъ. Но такія единичныя усилія прійдти на помощь дѣйствительно насущной потребности, не смотря на признаніе, которое они заслуживаютъ, очевидно не могутъ имѣть большаго значенія, съ точки зрѣнія окончательнаго разрѣшенія этого важнаго вопроса. Тутъ нужно было бы или предупредительное заявленіе со стороны большинства желѣзныхъ дорогъ, что онѣ вводятъ у себя, на извѣстныхъ основаніяхъ, дешевые поѣзды для рабочихъ артелей, и общее соглашеніе ихъ на этотъ счетъ, или мѣры обязательнаго характера, исходящія отъ государства, которому долженъ принадлежать верховный контроль надъ тарифами желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду скорѣйшаго достиженія предположенной цѣли именно первымъ путемъ, Предсѣдатель Высочайше учрежденной Коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла 1-го февраля текущаго года обратился еще разъ во всѣ желѣзнодорожныя Правленія съ циркулярнымъ приглашеніемъ сообщить Коммиссіи, намѣрены ли дороги, и на какихъ именно условіяхъ, ввести у себя IV классъ или вообще удешевить проѣздъ рабочихъ партій.

Съ тѣмъ вмѣстѣ Правленія желѣзныхъ дорогъ при-



глашались доставить и свои заключенія по вопросу о томъ, въ какой мѣрѣ они признають цѣлесообразнымъ и практичнымъ заявленіе Юго-восточной подкомиссіи о „свидѣтельствахъ“, имѣющихъ выдаваться земствами на перевозку рабочихъ партій, заявленіе, сущность котораго приведена была выше.

Изъ отвѣтовъ желѣзнодорожныхъ Правленій на сдѣланный имъ всего нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ запросъ, образовалось такимъ образомъ какъ бы второе, дополнительное изслѣдованіе вопроса объ устройствѣ желѣзнодорожной перевозки рабочихъ партій; взгляды на это дѣло различныхъ Правленій выяснились еще разъ, и притомъ большею частью съ краткою мотивировкою какъ отказа отъ указанныхъ выше мѣръ, такъ и согласія на нихъ. Поэтому, прежде чѣмъ приступить къ предложенію какихъ либо основаній для законодательной регламентаціи передвиженія рабочихъ партій на желѣзныхъ дорогахъ, необходимо сдѣлать общій очеркъ высказанныхъ по этому предмету желѣзнодорожными правленіями соображеній.

До 1-го Мая сего года получены отъ 32-хъ желѣзнодорожныхъ обществъ отвѣты какъ по вопросу объ удешевленіи перевозки рабочихъ партій преимущественно посредствомъ введенія IV класса съ платою  $\frac{3}{4}$  к. съ пассажиро-версты и съ освобожденіемъ отъ государственнаго налога, такъ и по вопросу о цѣлесообразности „земскихъ свидѣтельствъ“, предложенныхъ Юго-восточною подкомиссіей. Ниже сгруппированы, отдѣльно по каждому изъ этихъ двухъ вопросовъ, поступившіе до сихъ поръ отзывы желѣзнодорожныхъ правленій.

*По первому вопросу.* Изъ 32-хъ обществъ только 13



выразили согласіе на удешевленіе перевозки рабочихъ партій предположеннымъ Коммисіей способомъ. Это — Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (для Николаевской линіи), прилегающія къ Николаевской желѣзной дорогѣ Новоторжская и Новгородская дороги, затѣмъ Курско-Харьково-Азовская дорога, Донецкая каменноугольная, Лозово-Севастопольская, Моршанско-Сызранская, Варшавско-Вѣнская, Варшавско-Бромбергская, Лодзинская фабричная, Козлово-Воронежско-Ростовская, Уральская и наконецъ Балтійская. Сверхъ того, одна дорога, именно Ростово-Владикавказская, обѣщала понизить тарифъ III-го класса до  $\frac{3}{4}$  к. съ версты для партій не менѣе 25 человекъ, но только въ направленіи отъ Ростова къ Владикавказу. Безусловнымъ отказомъ на предложеніе Коммисіи отвѣтили шестнадцать Обществъ, именно: Орловско-Витебская дорога, Орловско-Грязская, Тамбово-Саратовская, Тамбово-Козловская, Ряжско-Воземская, Оренбургская, Финляндскія дороги, Митавская, Главное Общество (для Нижегородской и Варшавской линіи), Фастовская, Риго-Динабургская, Привислянская, Муромская, Шуйско-Ивановская и Рыбинско-Бологовская. Далѣе одна дорога, Грязе-Царицынская, не находя возможнымъ ввести у себя IV классъ, полагаетъ, что всего справедливѣе было бы, чтобы правительство отмѣнило 15% пассажирскій сборъ, хотя бы только для одной категоріи пассажировъ, рабочихъ, отправляющихся на заработки или возвращающихся съ нихъ цѣлыми артелями. Наконецъ двѣ дороги, Ряжско-Моршанская и Рязанско-Козловская, считаютъ самый вопросъ о пониже-



ніи платы за провозъ рабочихъ партій подлежащимъ разсмотрѣнію и разрѣшенію съѣздовъ группъ дорогъ.

Не вдаваясь въ подробную оцѣнку мотивовъ, по которымъ большинство дорогъ сочли болѣе согласнымъ съ своими интересами отклонить предложеніе Коммисіи, нельзя, однако, не признать, что мотивировка эта является крайне слабою и что вся аргументація дорогъ по этому вопросу не отличается особенною убѣдительностью. Цѣлая группа дорогъ (напр. Орловско-Витебская, Митавская, Финляндская, Нижегородская, Варшавская, Тамбово-Саратовская и Орловско-Грязская) мотивируютъ свой отказъ тѣмъ обстоятельствомъ, что въ районѣ ихъ нѣтъ сельскаго населенія, движущагося болѣе или менѣе значительными партіями на сторонніе заработки или отхожіе промыслы; но, къ сожалѣнію, ни одна изъ этихъ дорогъ не приводитъ въ подтвержденіе такого указанія ни одной цифры, и такое указаніе для нѣкоторыхъ изъ поименованныхъ дорогъ противорѣчитъ даннымъ, имѣющимся въ распоряженіи Коммисіи, и частью изложеннымъ въ запискѣ объ отхожихъ промыслахъ и передвиженіи рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ. Другая часть дорогъ (Оренбургская, Тамбово-Козловская, Ряжско-Вяземская и въ особенности Рыбинско-Бологовская) основываютъ свой отказъ на плохихъ финансовыхъ обстоятельствахъ дорогъ, на томъ, что пассажирское движеніе на нихъ вообще убыточно, и что пониженіе платы за перевозку рабочихъ должно будетъ отозваться еще большимъ уменьшеніемъ доходности этого рода движенія. Къ сожалѣнію, въ подтвержденіе этихъ соображеній правленій также не приводятся точныя и



провѣренныя кѣмъ либо данныя; по всему видно, напротивъ того, что въ основу упомянутыхъ соображеній легло мнѣніе, что отъ удешевленія провоза извѣстнаго разряда пассажировъ число послѣднихъ и самое движеніе на линіи не возрастетъ замѣтно, а также еще болѣе ошибочное убѣжденіе (ошибочное потому, что дѣло идетъ не о пассажирахъ III-го класса вообще, а исключительно о партіяхъ рабочихъ), что всѣ пассажиры III-го класса непременно перейдутъ въ четвертый. Особенной голословностью и неубѣдительностью страдаетъ въ этомъ отношеніи заявленіе Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, которая, основываясь на двухъ шаткихъ мотивахъ, приведенныхъ выше, прямо приходитъ къ заключенію, что доходность пассажирскаго движенія, вслѣдствіе принятія проектированной мѣры, упадетъ, вѣроятно на 40%.

*По второму вопросу.* По вопросу о „свидѣтельствахъ“ земства, только одна дорога, именно Балтійская, выразила свое безусловное согласіе на эту мѣру. Правленіе этой дороги отвѣтило, что „вполнѣ одобряя эту идею, оно войдетъ по сему предмету въ сношеніе съ земскими управами С.-Петербургской губерніи“. Всѣ другія дороги отклонили предложеніе Юго-восточной подкомисіи въ томъ видѣ, въ какомъ оно было формулировано послѣднею. Причинами несочувствія желѣзныхъ дорогъ къ этой мѣрѣ ими выставлены: недовѣріе къ платежной способности земствъ, опасеніе излишнихъ и сложныхъ расчетовъ и размноженія переписки, нежеланіе вводить систему кредитованія тамъ, гдѣ до сихъ поръ всѣ расчеты производились на наличныя деньги



и т. п. Впрочемъ, два желѣзнодорожныхъ общества, общество Лодзинско-фабричной желѣзной дороги и Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, отклоняя предложеніе Юго-восточной подкоммисіи, выступили по тому же вопросу съ двумя различными предложеніями. По мнѣнію Совѣта Управленія Лодзинской дороги было бы болѣе цѣлесообразно, еслибы земскія управы давали отправляющимся партіямъ денежные авансы на покупку билетовъ; Главное же Общество, указывая на то, что желѣзно-дорожныя общества обязываются извѣстнаго рода срочными платежами по отношенію какъ къ частнымъ лицамъ, такъ и къ правительству и при этихъ условіяхъ не могутъ производить перевозокъ въ кредитъ, находятъ, что перевозка въ долгъ рабочихъ по удостовѣреніямъ уѣздныхъ земскихъ управъ могла бы производиться лишь въ томъ случаѣ, еслибы упомянутыя удостовѣренія управъ принимались правительствомъ какъ наличныя деньги въ уплату суммъ, причитающихся ему изъ доходовъ общества.

---

#### IV.

Изъ вышеизложеннаго видно, что большая часть нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ не совсѣмъ сочувственно встрѣтили и отнеслись довольно пассивно къ предложеніямъ Коммисіи, имѣвшимъ цѣлью удешевленіе переѣзда рабочихъ партій по желѣзнымъ путямъ. Большинство правленій высказалось за сохраненіе въ этомъ отно-



шеніи стараго порядка вещей, несмотря на соединенныя съ нимъ для всего народнаго нашего хозяйства вообще и для большинства нашего рабочаго люда въ частности неудобства и невыгоды. Одною изъ причинъ такого равнодушнаго отношенія со стороны правленій къ занимающему насъ вопросу является, безспорно, ложная постановка желѣзнодорожнаго дѣла у насъ въ Россіи. Юридическая самостоятельность русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, дѣйствующихъ на основаніи своихъ уставовъ, т. е. спеціальнаго закона, не даетъ возможности правительству прямо вводить многія мѣры, признаваемыя имъ желательными и полезными. Съ другой стороны, финансовая обеспеченность желѣзнодорожныхъ обществъ, вслѣдствіе имѣющейся для большинства изъ нихъ правительственной гарантіи, не побуждаетъ ихъ къ принятію какихъ либо новыхъ реформъ и улучшеній, въ видахъ увеличенія доходности дорогъ. Такимъ образомъ, правовая независимость желѣзнодорожныхъ обществъ въ связи съ финансовою зависимостью ихъ отъ казны, являясь въ теоріи непримиримымъ противорѣчіемъ, на практикѣ способствуютъ сохраненію всѣхъ старыхъ порядковъ и тормозятъ всякій прогрессъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ <sup>1)</sup>.

Вопросъ о болѣе дешевой перевозкѣ рабочихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ въ сущности — вопросъ та-

---

<sup>1)</sup> Въ странахъ, гдѣ, какъ напримѣръ въ Англіи, желѣзнодорожныя общества также вполне самостоятельны и независимы отъ государства, но гдѣ нѣтъ ни правительственной гарантіи, ни поддержекъ со стороны казны, общества давно уже позаботились объ удобнѣйшей и болѣе дешевой перевозкѣ пассажировъ низшихъ классовъ, что, какъ извѣстно, весьма выгодно отозвалось на доходности пассажирскаго движенія.



рифный. Основанія для преобразованія системы желѣзно-дорожнаго тарифа предлагаются Коммисіею, но тѣмъ не менѣе, въ ожиданіи осуществленія этихъ предположеній, было бы цѣлесообразно ввести теперь же частныя обязательныя правила перевозки рабочихъ партій, въ виду удешевленія переѣзда по желѣзнымъ дорогамъ массы нашего рабочаго люда.

Нѣсколько желѣзнодорожныхъ обществъ уже выразили въ принципѣ, хотя и съ нѣкоторыми ограниченіями, свое согласіе на учрежденіе IV-го класса для перевозки рабочихъ партій. Къ числу ихъ принадлежатъ и такія авторитетныя общества, какъ Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Балтійская желѣзная дорога; далѣе, двѣ питательныя линіи Николаевской желѣзной дороги: Новгородская и Новоторжская (побуждаемая, впрочемъ, главнымъ образомъ конкуренціею пароходныхъ обществъ по рѣкамъ Волхову и Волгѣ); такая спеціальная дорога какъ Донецкая каменноугольная и, наконецъ, группа дорогъ: Моршанско-Сызранская, Курско-Харьково-Азовская и Лозово-Севастопольская.

Большая же часть желѣзнодорожныхъ правленій, какъ выше было сказано, высказались противъ установленія IV-го класса, основываясь на ничѣмъ, впрочемъ, недоказанной его малопродуктивности и опасеніи, вслѣдствіе этого, уменьшенія выручки дорогъ съ пассажирскаго движенія.

Предполагаемая малопродуктивность IV-го класса, въ связи съ малоосновательнымъ (какъ будетъ доказано ниже) опасеніемъ легко предотвратимаго перехода большей части пассажировъ III-го класса въ IV-ый, въ случаѣ установ-



ленія послѣдняго, составляютъ главные доводы большей части желѣзнодорожныхъ правленій, противящихся введенію удешевленной перевозкѣ рабочихъ партій по желѣзнымъ путямъ.

Въ запискѣ по передвиженію рабочихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ, представленной Варшавскою подкомисіею, указывается, между прочимъ, на то, что если принять перевозку рабочихъ или просто пассажировъ IV-го класса какъ грузъ и грузъ самый удобный, не требующій ни нагрузки, ни выгрузки, ни охраненія на станціяхъ и во время движенія отъ пропажи, а напротивъ, могущій при какомъ либо поврежденіи пути или подвижнаго состава въ дорогѣ оказать помощь: разчистить снѣжный заносъ и т. п.,—то живой этотъ грузъ принесъ бы только пользу дорогѣ.

По собраннымъ подкомисіею даннымъ, въ вагонѣ IV класса, равно какъ и въ товарныхъ вагонахъ, приспособленныхъ для перевозки воинскихъ чиновъ, пассажировъ сажаютъ по расчету 20 человѣкъ на ось, т. е. по 40 чел. въ вагонъ, что по  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты составитъ ( $\frac{3}{4}$  к.  $\times$  40) 30 коп. Не говоря уже о товарахъ, перевозимыхъ по самому низкому тарифу, какъ напр. каменный уголь, идущій по Николаевской желѣзной дорогѣ по  $\frac{1}{70}$  коп., и принявъ въ расчетъ только грузъ, оплачиваемый по  $\frac{1}{50}$  коп., при полной нагрузкѣ вагона въ 600 пудовъ, дорога выручаетъ съ версты ( $\frac{1}{50} \times 600$ ) — 12 коп. Желѣзнодорожныя правленія указываютъ на то, что вообще эксплуатація пассажирскихъ поѣздовъ стоитъ дороже эксплуатаціи товарныхъ поѣздовъ и что пассажирскіе поѣзда состоятъ не болѣе какъ изъ 60 осей или



30 вагоновъ, тогда какъ товарные доходятъ до 50 вагоновъ или 100 осей, а иногда даже и болѣе. На это подкоммисія справедливо замѣчаетъ, что и путешествующіе въ IV классѣ не требуютъ курьерскихъ поѣздовъ и были бы весьма довольны передвигаться въ смѣшанныхъ товаропассажижскихъ поѣздахъ; относительно же количества вагоновъ, при выручкѣ съ пассажировъ IV класса—30 коп. съ вагона и версты, на 30 вагоновъ получится 9 руб. съ версты, тогда какъ съ товара, считая по 12 коп. съ вагона и версты, на 50 вагоновъ придется всего 6 руб. Для сравненія принять спеціальнѣй тарифъ въ  $\frac{1}{50}$  коп. съ версты на томъ основаніи, что передвиженіе живой рабочей силы составляетъ такую же, если не большую, настоящую и насущную для народнаго хозяйства потребность, какъ и перевозка нѣкоторыхъ грузовъ, отнесенныхъ къ спеціальнымъ тарифамъ.

Относительно выгоды для желѣзнодорожныхъ обществъ перевозки рабочихъ партій въ вагонахъ или, лучше, поѣздахъ IV класса, и въ докладѣ *Юго-восточной* подкоммисіи приводится расчетъ, въ сущности и въ общемъ схожій съ расчетомъ Варшавской подкоммисіи. Полагая въ вагонѣ 40 человекъ, средній вѣсъ каждаго 5 пудовъ и тарифную ставку по  $\frac{3}{4}$  к. съ версты, окажется, что вагоно-верста будетъ стоить 30 коп. или  $\frac{1}{20}$  коп. съ пуда и версты. Если принять къ тому же во вниманіе, что этотъ „живой грузъ“ пойдетъ въ обратномъ направленіи товарному движенію, что его можно перевозить въ товарныхъ вагонахъ, снабженныхъ приспособленіями для перевозки войскъ и что рабочіе идутъ



на заработки въ апрѣлѣ и маѣ, а возвращаются главнымъ образомъ въ августѣ и сентябрѣ, когда дороги еще не завалены хлѣбомъ, — то трудно будетъ не признать, что перевозка рабочихъ партій должна принести барышъ дорогамъ.

Что же касается выраженного большею частью железнодорожныхъ правленій опасенія перехода значительнаго числа пассажировъ III-го класса въ IV-й, въ случаѣ установленія сего послѣдняго, то предполагается: билеты на поѣзды IV-го класса, предназначаемаго исключительно для рабочихъ партій, отнюдь не продавать единичнымъ, отдѣльнымъ пассажирамъ, предоставляя право ихъ полученія только артелямъ или партіямъ рабочихъ, состоящимъ изъ опредѣленнаго числа лицъ. Вслѣдствіе этой мѣры часть публики, ѣздящая въ настоящее время въ III-мъ классѣ и имѣющая возможность вносить нынѣшнюю тарифную плату, должна будетъ довольствоваться существующимъ нынѣ для нея способомъ передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ, и переходъ значительной части пассажировъ изъ III-го въ IV-й классъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и опасеніе железнодорожныхъ обществъ относительно уменьшенія доходности пассажирскаго движенія, будутъ предотвращены.

Въ виду вышеизложеннаго и не ожидая разрѣшенія въ законодательномъ порядкѣ вопроса объ общей, уже предложенной Коммисіею реформъ тарифа, она считаетъ возможнымъ, въ настоящее время, предложить къ принятію слѣдующія временныя правила относительно перевозки рабочихъ партій на желѣзныхъ дорогахъ:

1) Пассажирскіе поѣзды IV класса, съ платою по



$\frac{3}{4}$  к. съ версты отправляются самостоятельно, по два или по три раза въ недѣлю, въ дни и часы заранѣе для того назначенные, о чемъ, сверхъ публикаціи во всеобщее свѣдѣніе, своевременно (за мѣсяць) увѣдомляются полицейскія управленія и земскія управы для объявленія о томъ по своимъ волостнымъ правленіямъ и сельскимъ обществамъ.

II) Пассажирскіе поѣзды IV класса устанавливаются въ продолженіи четырехъ мѣсяцевъ въ году; двухъ мѣсяцевъ весною и двухъ осенью, соотвѣтственно времени движенія рабочихъ партій къ мѣстамъ заработковъ и возвращенія ихъ обратно.

III) Билеты на эти поѣзды выдаются исключительно партіямъ рабочихъ или артелямъ не менѣе какъ изъ 10-ти человекъ; отдѣльнымъ же пассажирамъ они ни въ какомъ случаѣ не продаются.

IV) вмѣсто наличныхъ денегъ отъ рабочихъ партій принимаются свидѣтельства уѣздныхъ земскихъ управъ объ уплатѣ, въ заранѣе опредѣленные сроки, слѣдующихъ за проѣздъ рабочихъ денегъ (предложеніе Юго-восточной подкоммисіи). Свидѣтельства эти при расчетахъ съ казною принимаются ею въ уплату суммъ, слѣдующихъ ей съ желѣзнодорожныхъ обществъ, наравнѣ съ наличными деньгами (предложеніе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Въ случаѣ же невозможности достигнуть немедленнаго принятія вышеизложенныхъ правилъ перевозки рабочихъ партій въ руководство на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе несогласія нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ на устройство поѣздовъ IV-го класса, или



вслѣдствіе другихъ причинъ, Коммисія предполагала бы: въ качествѣ временной мѣры и въ виду предстоящаго въ ближайшемъ будущемъ разрѣшенія предложеннаго уже ею вопроса объ общей реформѣ тарифа, ограничиться, въ настоящее время, *предоставленіемъ рабочимъ партіямъ и артелямъ права безпошлиннаго переезда по желѣзнымъ дорогамъ*, за одну только существующую тарифную плату 3-го класса. Этою мѣрою достигнуто было бы удешевленіе провозной платы рабочаго люда на 15%, что, все-таки, хоть нѣсколько облегчило бы столь важное въ экономическомъ отношеніи передвиженіе по желѣзнымъ дорогамъ массы рабочихъ.

---



