



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

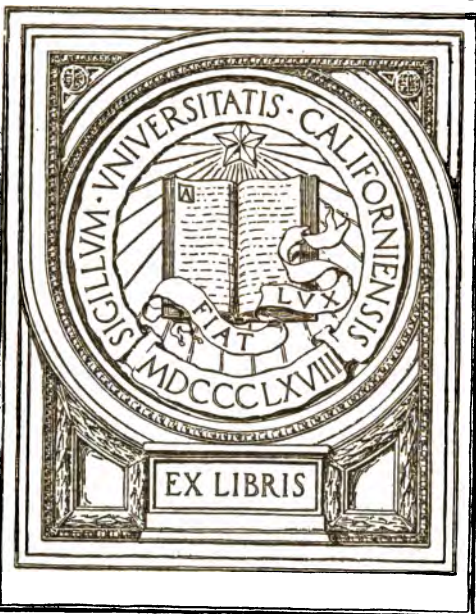
We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

GIFT OF
HORACE W. CARPENTIER



EX LIBRIS

A. P. Subbotin
А. П. Субботинъ.

MATERIALS FOR ECONOMIC STUDY OF
МАТЕРІАЛЫ ДЛѢ ЭКОНОМИЧЕСКАГО ИЗУЧЕНІЯ
РОССІИ

ТОРГОВЫЯ СООБЩЕНІЯ

ВОСТОЧНОЙ РОССІИ И СИБИРИ.

НАУЧНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИССЛѢДОВАНІЕ

ВЪ СВЯЗИ СЪ ВОПРОСОМЪ

О РЕЛЬСОВОМЪ СОЕДИНЕНІИ РОССІИ СЪ СИБИРЬЮ.

(Истинное положеніе вопроса.—Экономическій обзоръ районовъ казанскаго и уфимскаго направленія Сибирской ж. д.—Анализъ русско-сибирской торговли и воднаго транспорта.—Разъясненіе отдѣльныхъ вопросовъ.—Сводъ данныхъ о выгодахъ и невыгодахъ той и другой линіи).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ,

Типографія и Литографія Л. Бермана и Г. Рабиновича, Пазмайловскій пр., д. № 7.

1885.

TO THE
ARMY

ТОРГОВЫЯ СООБЩЕНИЯ

ВОСТОЧНОЙ РОССИИ И СИБИРИ.

НАУЧНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

(въ связи съ вопросомъ о направленіи Сибирской ж. д.).

А. Субботина.

Subbotina
"

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія и Литографія Л. Бермана и Г. Рабиновича. Измайлов. просп., № 7.

1885.

70 1111
1111111111

HF3628

S6858

СЕРПЕНТИН

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 15 Декабря 1884 г.

СОДЕРЖАНИЕ.

	парагр.	стр.
Предисловіе		I—IV
Общая замѣчанія	§§ 1—6	1

Районъ Казанскаго направленія.

Направленіе ж. д.	7	13
Геогностическое положеніе	8—10	13
Земледѣліе	11	14
Скотоводство	12	15
Лѣсоводство	13	—
Промыслы	14—15	16
Торговныя сношенія и полоса тяготѣнія грузовъ къ ж. д.	16	17
Экономическое положеніе района	17	28
Финансовые расчеты	18	26

Районъ Уфимскаго направленія.

Направленіе ж. д.	19	27
Горныя богатства	30	28
Земледѣліе	21	31
Скотоводство	22	32
Лѣсоводство	23	—
Промыслы	24—25	34
Торговныя сношенія	26	35
Полоса тяготѣнія грузовъ къ ж. д.	27	44
Экономическое положеніе края	28	45
Финансовые расчеты	29	—

Сибирская торговля.

Районъ дальней Сибири	31—35	47
Районъ ближней Сибири	36—46	52
Общее заключеніе	47	58

Водный транспортъ.

Отношеніе водныхъ путей къ рельсовымъ (съ научной точки).	48	59
Волга и Кама	49—51	63
Другія рѣки волжскаго бассейна	52	66
Улучшеніе рѣчныхъ путей	53	67
Перевозочныя средства	54—55	69
Фрахты	56	70

Сибирскія рѣки	парагр. 57	стр. 71
Возможность ж. д. параллельной Волгѣ и Камѣ	58	—

Гужевая перевозка.	59—60	74
----------------------------	-------	----

Разъясненіе отдѣльныхъ вопросовъ.

Вопросъ продовольственный	61	76
Отношеніе ж. д. къ Нижегородской ярмаркѣ	62	78
Уральская ж. д.	63	80
Вліяніе ж. д. на г. Казань.	64	81
Разстоянія	65	82
Челяба какъ ж. д. пунктъ	66	83
Значеніе ж. д. мостовъ.	67	—
Конечная стоимость казанской и уфимской линіи	68	84
Вопросъ переселенческій	69	85
Другіе варианты соединительнаго пути къ Сибири	70	86

Сводъ данныхъ.

Выгоды казанскаго направленія	72	87
Абсолютныя его невыгоды.	73	88
Невыгоды уфимскаго направленія	74	90
Выгоды уфимскаго направленія	75—76	—
Значеніе Троицко-Екатеринбургской вѣтви.	77	101
Заключеніе	78	102



ПРЕДИСЛОВІЕ.

Изучая много лѣтъ промышленную и торговую жизнь Россіи, я не могъ оставить безъ разсмотрѣнія сложный вопросъ о направленіи Сибирской ж. д., съ которымъ связано столько другихъ государственныхъ и хозяйственныхъ вопросовъ, столько измѣненій въ экономической жизни цѣлой, восточной, половины нашего отечества. Вопросъ этотъ я старался подвергнуть научному анализу и разсмотрѣть съ государственной точки, видѣ какихъ либо тенденцій, безъ всякихъ предвзятыхъ мыслей, независимо отъ воззрѣній партій; въ связи съ этимъ пришлось отнѣсывать въ вопросъ этотъ такія стороны, которыя дали бы новыя основанія для его болѣе правильнаго разрѣшенія. Задача трудная—и для выполненія ея пришлось собрать весь опытъ. Литература вопроса о Сибирской ж. д. какъ она ни обширна, *)

*) Не касаясь литературы прежнихъ лѣтъ (которой посвящена специальная библіографія) отиѣтитъ своеобразныя изданія послѣдняго года.

Книжки: 1) «По вопросу о Сибирской ж. д.» (неизв. автора)—противъ казан. направл., опровергается возможность конкуренціи ж. д. съ рѣками.

2) «О направленіи Сибирской ж. д.» записка уполномоченнаго отъ Уфимскаго губ. земства и г. Уфы, Уфимскаго Городскаго Головы Волкова—доказывается необходимость уфимскаго направленія, опровергаются доводы казанцевъ; въ приложеніи доказывается, что ж. д. не должна обходить г. Уфу.

3) «Записка о Сибирской ж. д. Самаро-Уфимскаго направленія» П. Алабина—въскіе отвѣты на доводы казанцевъ.

4) «Нижній или Самара» (неизв.)—доводы въ пользу уфим. напр.

5) «Рѣки Россіи и Сибири и Сибирская ж. д.» (изд. въ Казани): указано, что сибирская водная сѣть лучшая въ мірѣ, и ее необходимо скорѣе соединить съ русскими ж. д. черезъ Казань; много вздорныхъ возраженій противъ уфим. напр.

6) «Каиунъ десятилѣтія Высочайше утвержденаго направленія Сибирской ж. д.» (изд. въ Казани); громкія фразы о преступномъ замедленіи постройки казан. линіи и о ничтожествѣ уфим. линіи.

Записки и листки. 1) «Замѣтка къ вопросу о Сиб. ж. д.»—таблицы хлѣбныхъ избытковъ по уѣздамъ, провозныя цѣны и разстояніе.

2) «По поводу передачи вопроса о напр. Сиб. ж. д. на обсужденіе Нижегородскаго ярмар. комитета»—записка Уфимскаго Головы Волкова.

оказалась плохой помощницей, ибо она насыщена тенденцией, преисполнена полемических красотъ, а точные факты и положительные сужденія являются въ ней только какъ вспомогательные аксессуары. Главное—не было произведено обстоятельныхъ экономическо-статистическихъ изслѣдованій на мѣстахъ; между Самарой и Челябиномъ проѣхала коммиссія Министерства Путей Сообщенія, представившая краткіе официальные отчеты; въ районѣ же казанскаго направленія ограничились только технической реконгноспировкой. Озираясь на литературу вопроса, не встрѣчаемъ ни одной серьезной монографіи, посвященной хотя бы одному изъ болѣе важныхъ вопросовъ, какіе выдвинулись въ силу борьбы партій, напр. вопросамъ объ отношеніи Сибири къ Нижегородской ярмаркѣ, о водномъ транспортѣ, о вліяніи ж. д. на г. Казань, о причинахъ экономическаго кризиса въ среднемъ поволжьи и т. п.; были только отрывочныя попытки къ разрѣшенію, хотя въ отдѣльныхъ газетныхъ статьяхъ и брошюрахъ разсѣяно спорадически нѣсколько дѣльныхъ мыслей; ни одинъ изъ представителей экономической науки не высказался о такомъ жизненномъ вопросѣ, какъ ж. д. къ Сибири; вмѣсто этого плодилась полемическая литература, громоздились новые вопросы, недоумѣнія, опроверженія, доводы, среди которыхъ трудно стало разобраться *). Все это еще разъ подтвердило, какъ далеко намъ до другихъ европейскихъ государствъ, гдѣ общественные вопросы гораздо меньшаго значенія разбираются не въ примѣръ дружнѣе и серьезнѣе. Въ вопросѣ о Сибирской ж. д., рядомъ съ иска-

3) «Финансовые расчеты для двухъ направленій Сиб. ж. д.» сравнительная стоимость съ данными о предѣльныхъ тарифахъ и о провозоспособности.

4) «Сибирская ж. д. съ точки зрѣнія государственно-экономической» (съ картою) И. Милютина—данныя о водномъ транспортѣ, опроверженіе доводовъ казанцевъ съ указаніемъ что Казань и Нижг. ярмарка имѣютъ очень мало отношенія къ Сибири; о выгодахъ уфим. направл.

5) «Сибирская ж. д., возраженіе противникамъ и защита нижегородско-екатеринбургскаго направленія» уполномоченныхъ Казани В. Молоцова и И. Алафузова—на 70 страницахъ критика записокъ Милютина и Волкова, горячіе но малоубѣдительные доводы за казан. направленіе.

6) «По вопросу о направленіи Сиб. ж. д.» Ф-ва, съ данными о фрахтахъ.

7) «О Сибирской ж. д.» Эйхвальда—о торговыхъ выгодахъ соединительнаго пути къ Сибири и пр.

8) «По вопросу о выборѣ направленія для Сиб. ж. д.» М. Кропачева.

9) «Послѣднее слово къ вопросу Сибирской дороги» Уфимскаго Головы Волкова.

10) Краткій сводъ данныхъ для уфим. направл. Балашова.

Изъ газетныхъ статей обращаютъ вниманіе «статьи Русскихъ Вѣдомостей», письма о Сиб. ж. д. въ «Новомъ Времени» (въ мартѣ 1884 г.); въ газетахъ «Русь» (пани и пани о Сиб. ж. д. и др.) и «Новости».

Въ теченіи двухъ недѣль, пока рѣшеніе вопроса въ комитетѣ Министровъ было отложено въ первый разъ, издано до 10 записокъ.

женіями фактовъ (часто умышленными), сквозило незнаніе своего отечества и его производительныхъ силъ, незнаніе, съ которымъ мы такъ охотно миримся. Между тѣмъ въ вопросѣ о ж. д. къ Сибири болѣе, чѣмъ гдѣ либо, должны быть приняты въ соображеніе указанія науки и жизни, ибо Россія, съ рѣшеніемъ этого вопроса, дѣлаетъ важный шагъ въ своей хозяйственной жизни, а ни одинъ подобный шагъ не обходится безъ финансовыхъ и экономическихъ напряженій. Въ силу этого полезно было не только провѣрить всѣ доводы, приведенные за и противъ, но и восполнить тотъ пробѣлъ, какой такъ осязательно давалъ себя чувствовать — недостатокъ экономическихъ изслѣдованій, оставлявшій широкое поле для голословныхъ опроверженій, для возбужденій новыхъ сомнѣній даже въ такихъ фактахъ, которые казались безспорными (напр. въ дешевизнѣ водной перевозки, въ богатствахъ южной Сибири). Настоятельно требовалось поскорѣе разобраться въ хаосѣ крайнихъ сужденій *) и установить твердыя воззрѣнія на всѣ стороны вопроса.

Для болѣе полного и *безпристрастнаго* освѣщенія вопроса и для восполненія указаннаго пробѣла я ѣздилъ лѣтомъ этого года въ казанскій и самаро-уфимскій районы, гдѣ собиралъ новыя матеріалы объ ихъ экономическомъ положеніи, провѣрялъ прежнія данныя, добывалъ дополнительныя свѣдѣнія о торговыхъ сношеніяхъ по особо отпечатанной мною программѣ **).

Въ виду краткости періода между моимъ возвращеніемъ и рѣшеніемъ вопроса, я не задавался мыслию обработать сполна весь матеріалъ, а выбралъ болѣе выдающіеся результаты моихъ изслѣдованій, которые и представляю здѣсь въ сжатой, объективной формѣ; въ самомъ планѣ изслѣдованія проведенъ индуктивный методъ: всѣ выводы намѣчались не ранѣе, какъ послѣ тщательной группировки и сопоставленія фактовъ.

Главное вниманіе обращено на слѣд. стороны: анализъ экономического положенія мѣстностей, соприкасающихся съ проектированными линіями; направленіе торговаго тока; способы и формы торговыхъ сношеній, способы перевозки, финансовые расчеты

*) Такъ напр. казанцы въ увлеченіи полемикою, дошли до утверженія, что уфимская линія, проходящая вдали отъ Нижегородской, Мензелинской и др. ярмарокъ погубитъ ихъ; а казанская, проходящая мимо этихъ ярмарокъ поддержитъ и разовьетъ ихъ.

**) Собирались мною свѣдѣнія отъ транспортныхъ учреждений, отъ торговыхъ и промышленныхъ фирмъ, путемъ устного опроса свѣдущихъ лицъ, наконецъ — путемъ личныхъ наблюденій. Всѣ собранныя свѣдѣнія подвергались взаимной свѣркѣ.

полный сводъ данныхъ въ пользу и противъ того и другаго направленія; для подтвержденія взяты лишь цифры, мною проверенныя, а также болѣе достовѣрныя официальныя, при чемъ послѣднимъ не придается значенія безусловной точности.

Печатными источниками я пользовался мало, стараясь дать то, что было собрано и проверено мною лично, и только въ случаяхъ необходимости касался того, что было затронуто въ другихъ работахъ. Изучая вопросъ и всю его литературу въ теченіи 15 лѣтъ, я долженъ былъ воздерживаться отъ того, чтобы не впасть невольно въ повторенія и въ излишнія разсужденія; при томъ же я заинтересованъ только въ научной истинѣ, подробная же разработка деталей есть дѣло отдѣльныхъ монографій, а не общаго изслѣдованія, обнимающаго всѣ стороны вопроса.

А. Субботинъ.

С.-Петербургъ 15 Декабря 1884 года.

Общія замѣчанія.

§ 1. Вопросъ о соединеніи Россіи съ Сибирью, имѣющій такое всеобъемлющее значеніе, не можетъ быть разрѣшенъ правильно, если за основу его не будетъ принята вся *совокупность данныхъ*, точно опредѣлившихся до сихъ поръ. Въ отдѣльныхъ ходатайствахъ и запискахъ, въ литературѣ, и въ официальныхъ сообщеніяхъ приводились многочисленныя соображенія, затрогивались вопросы, имѣющіе косвенное отношеніе къ дѣлу, но не было видно цѣльныхъ устойчивыхъ воззрѣній, выработанныхъ путемъ всесторонняго изученія предмета. Борьба мнѣній, вмѣсто того, чтобы вести къ выясненію истины, низводилась къ преобладанію интересовъ отдѣльныхъ сословій, партій, лицъ, земствъ, городовъ. Общегосударственные интересы были какъ-бы забыты. Масса данныхъ „за“ и „противъ“ истолковывалась вкривь и вкосъ; однѣ и тѣ-же цифры служили иногда для противоположныхъ выводовъ; при томъ цифры эти не были вполне обоснованы, ибо *мѣстныхъ экономическихъ изслѣдованій* почти не производилось. Немудрено, что вмѣсто точной аргументаціи часто громоздились разныя фантастическія гипотезы.

§ 2. Пятнадцать лѣтъ тому назадъ, когда зародился вопросъ о ж. д. къ Сибири—сѣтъ русскихъ ж. д. примыкала къ Волгѣ только въ Рыбинскѣ и въ Нижнемъ, почему и сложилось два направленія: *южное*—отъ Нижняго на Казань и Екатеринбургъ. *сѣверное*—отъ Рыбинска на Вятку и Пермь. На сторонѣ перваго направленія оказалось болѣе преимуществъ, и оно было утверждено въ 1875 г. Но ему не суждено было осуществиться. Въ концѣ 70-хъ годовъ наступили разныя финансовыя осложненія. Назрѣли новыя, вопіющія, потребно-

сти государственной и хозяйственной жизни. Финансовыя силы государства пришли въ крайнее напряженіе, вопросъ о многомилліонной линіи въ Сибирь самъ собою *ступенчатая и былъ сведенъ къ болѣе узкой задачѣ, къ соединенію водныхъ системъ Россіи и Сибири.* Соединеніе это достигается съ ж. д. Екатеринбургско-Тюменской, и тѣмъ самымъ устанавливается непрерывный—водяной *) и рельсовый—путь отъ Томска, черезъ Уралъ, въ Россію.

§ 3. Въ послѣднее время признано необходимымъ рѣшить *вопросъ* о желѣзной дорогѣ, непосредственно приближающей Сибирь къ сѣти русскихъ ж. д. Это—вопросъ не о какомъ либо-соединительномъ пути: вятскомъ, казанскомъ или уфимскомъ, а о **государственной, центральной, дороге** изъ Россіи въ ея азіатскія владѣнія, которая приближала бы ихъ ко всемъ русскимъ рынкамъ и представляла собою ядро, для всестороннихъ торговыхъ сношеній. **Основныя требованія** отъ такой дороги—чтобы она была осуществима безъ особаго напряженія финансовыхъ средствъ, чтобы самыя производительныя части Сибири соединились съ большимъ числомъ торгово-промышленныхъ центровъ Россіи; чтобы дорога оказала широкое вліяніе на развитіе торговыхъ сношеній и на подъемъ производительныхъ силъ въ попутныхъ районахъ, тѣмъ болѣе, что одними транзитными грузами, при только еще зарождающейся промышленности въ Сибири, нельзя покрыть и малой доли расходовъ эксплуатаціи. Затѣмъ—такая дорога должна способствовать разрѣшенію и другихъ настоятельныхъ задачъ: о переселеніяхъ, объ урегулированіи народнаго продовольствія, объ успѣшной конкуренціи съ Сѣв. Америкою въ хлѣбной торговлѣ, объ упроченіи русскаго вліянія на азіатскихъ границахъ и пр. Наконецъ, линія эта *не должна являться только головнымъ участкомъ* Сибирской ж. д., но **должна имѣть и самостоятельное коммерческое значеніе**, тѣмъ болѣе что устройство культурной ж. д. по самой Сибири можетъ отдалиться на неопредѣленное время.

*) Съ устройствомъ Обско-Енисейскаго канала изъ р. Кети въ р. Кемь, который близится къ окончанію, откроется непрерывный водный путь отъ Иркутска до Тюмени.

§ 4. Послѣ многолѣтняго изученія вопроса для правительства выяснилось, что означеннымъ требованіямъ линія Нижній—Казань—Екатеринбургъ удовлетворить не можетъ, что значеніе ея и какъ пути транзитно-соединительнаго и какъ мѣстной коммерческой дороги будетъ очень невелико, что бездоходность ея неизбежна. Въ то же время, съ проведеніемъ ж. д. въ Самару и Оренбургъ, вся Россія уже придвинулась къ самымъ производительнымъ частямъ Сибири, а также къ Средней Азіи; этимъ какъ бы *предпрѣдшлось* окончательное направленіе соединительнаго пути къ Сибири. Въ 1882 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о производствѣ изысканій линіи отъ Самары на Уфу и Челябинскъ. Въ послѣдовавшей затѣмъ полемикѣ противъ новаго, уфимскаго, направленія не указано никакихъ серьезныхъ доводовъ.

Сторонники направленія казанскаго напрягали всѣ усилія, дабы низвести къ нулю экономическое и государственное значеніе новой, уфимской линіи, указывая на то, что она ведетъ „никуда“, по пустыннымъ мѣстамъ, возить по ней будетъ нечего, десятки лѣтъ надо ожидать развитія производительныхъ силъ, что южный Уралъ по высотѣ и по трудности перевала представляетъ какія-то Гималайскія горы, что плодородное Зауралье и юго-зап. Сибирь—какую-то новую Америку, изобрѣтенную пылкою фантазіей противниковъ Высочайше утвержденного направленія, которыхъ обвиняли чуть ли не въ подтачиваніи основъ. Раіонъ казанской линіи сторонники ея надѣляли всѣми благами природы и цивилизаціи, выставляя его чуть ли не превыше какой нибудь Франціи или Бельгіи: «готовая широкая культура; густѣйшее населеніе; громадныя избытки хлѣба; историческое торговое движеніе; безконечныя обозы; грандіозный сибирскій транзитъ; Нижегородская, Ирбитская, Мензелинская и другія ярмарки; кратчайшій путь изъ Сибири къ сердцу Россіи, университетскій городъ Казань—„пупъ“ Восточной Россіи, и пр. и пр.» Уподобляя, вмѣстѣ съ тѣмъ, раіонъ Уф. л. *) какой-то Сахарѣ, казанцы, для

*) „Уф. л.“—краткое обозначеніе для направленія Самара-Уфа-Челябинскъ, „Каз. л.“—для направленія Нижній-Казань-Екатеринбургъ.

пущаго увѣренія въ неотложности своей ж. д. и въ преступности замедленія ея постройки, низводили почти къ нулю значеніе Волги и Камы, указывая на ихъ прогрессивное обмеленіе, имѣющее привести къ упраздненію „водныхъ путей свойственныхъ дикимъ и полудикимъ народамъ“ и къ замѣнѣ ихъ путями рельсовыми.

Сторонники Уф. л. помимо *мнѣстнаго патріотизма* имѣли за собою внушительные общегосударственные мотивы, а потому и не пускались въ ожесточенную полемику; если же и выставляли свои доводы, то только для защиты, хотя нѣкоторые изъ нихъ также старались умалить значеніе Казани, Москвы и Нижняго для Сибири, также указывали, что по Каз. л. *никакихъ* грузовъ не будетъ. Подобно тому, какъ казанцы рисовали за Екатеринбургъ и Тюменью какую-то Рейнскую провинцію, а за Челябинъ—Сахару, такъ и уфимцы рисовали кругомъ Тюмени страшныя тундры, а за Челябинъ—счастливую Аркадію. Эти едва ли безпристрастныя картины, конечно, нуждаются въ небольшой поправкѣ.

Въ своей аргументаціи и тѣ и другіе, особенно казанцы, не обходились безъ статистики, хотя и обращались съ ней довольно свободно: одни брали цифры официальныя, другіе—цифры, собранныя путемъ частнымъ; цифры эти иногда расходились между собою на 100--200% и болѣе. Даже при сравнительныхъ расчетахъ провозныхъ цѣнъ принимались разныя среднія величины: для ж. д. и $\frac{1}{36}$ и $\frac{1}{40}$ и $\frac{1}{50}$ к. съ пудоверсты, для водныхъ фрахтовъ— $\frac{1}{250}$, $\frac{1}{200}$, $\frac{1}{100}$ и болѣе *). Даже для разстояній между одними и тѣми же пунктами иногда ухитрялись принимать разныя цифры, смотря—что кому выгоднѣе: при этомъ казанцы выхватывали отдѣльные пункты въ родѣ Казани, Нижняго, Москвы и даже Тулы, выводили, что изъ Сибири до этихъ пунктовъ на 300—400 в. ближе черезъ Казань, что на провозѣ сибирскихъ грузовъ сэберегутся ежегодно милліоны,—какъ будто дѣло шло только о соединеніи какой нибудь Тюмени съ Казанью, а Екатеринбурга съ Нижнимъ. Уфим-

*) Одни берутъ фрахты въ полныхъ баржахъ, другіе (какъ напр. казанцы), желая доказать дороговизну воднаго транспорта, берутъ фрахты товаро-пассажирскихъ пароходовъ, а также отдѣльные случаи дорогаго провоза.

цы также находили основанія выводять, что изъ Сибири на 100—200 в. ближе на Уфу, чѣмъ на Казань,

При этомъ не лишнее помнить, что съ помощію выхватыванія отдѣльныхъ фразъ, цифръ, фактовъ и т. п. можно и доказать и опровергнуть какое угодно положеніе, хотя бы оно и считалось аксіомою

Рядомъ съ полемикой и устной борьбою въ разныхъ собраніяхъ дѣятельно производилась агитація, такъ сказать, оффиціозная. И та и другая партія, особенно же казанская, дѣйствовала въ разныхъ комитетахъ, собраніяхъ, думахъ и т. п. органахъ общественной самодѣятельности; автономія служила удобнымъ орудіемъ для проведенія мѣстныхъ и личныхъ интересовъ; обычное въ Россіи явленіе—отожествленіе интересовъ Казани, Нижняго, Уфы, Царевококшайска съ интересами *дорогаго отечества*, а иногда и отожествленіе своего кармана съ государственнымъ кошелькомъ. Вездѣ сквозить прозрачная тенденція. Такъ—земскія и дворянскія учрежденія, заинтересованныя въ цѣнности и доходности земель, желаютъ проведенія ж. д. черезъ ихъ территорію. Дума каждаго города желаетъ, чтобы станція ж. д. стояла въ ея владѣніяхъ; крупные промышленники хлопочутъ о той ж. д., которая ближе подходила бы къ ихъ заводамъ и фабрикамъ, чтобы выгоднѣе получать сырье, сбывать продуктъ и быстрѣе оборачивать капиталъ; земледѣльцы хлопочутъ о той ж. д., которая пройдетъ вблизи ихъ земель и лѣсовъ; пароходовладѣльцы желаютъ той ж. д., которая подальше отъ рѣкъ. Все это прорвалось наружу и въ злополучномъ вопросѣ о Сибирской ж. д. Земство и дворянство Нижняго, Казани и др. попутныхъ Каз. л. городовъ, а также казанскіе заводчики, выставляли неисчислимыя выгоды отъ этой ж. д. для государства; Нижегородское ярмарочное купечество, гдѣ преобладали обыватели района Каз. л., ратовало за эту ж. д.; Нижегородское же городское купечество, состоящее больше изъ пароходовладѣльцевъ, склонялось въ пользу Уф. л. Бугульминское дворянство обижалось, что Уф. л. намѣчена не на Бугульму, а на Бугурусланъ *). Пермь и Вятка выставляли поль-

*) Что замѣтно было и на дворянскомъ собраніи въ Самарѣ 17 іюня 1884 г.

зу бывшаго сѣвернаго направленія. Почти всякій защищалъ *свою* линію со страстностью, достойною лучшаго дѣла.

Всякіе серьезные доводы исчезали надъ полемическимъ флеромъ. Казанцы выпускали летучія статьи и брошюры, въ коихъ выдергивали отдѣльныя обстоятельства, неудачныя выраженія, преувеличенія уфимцевъ, мелкія ошибки въ цифрахъ и, обобщая все это, часто съ горькой ироніей, выводили полное оправданіе своей линіи *) и полное отрицаніе уфимской; ими же пускались въ ходъ разныя устрашенія въ родѣ того, что Сызранскій мостъ на Волгѣ недостаточенъ, что нужно не менѣе двухъ мостовъ, что Уралъ непроходимъ и пр. Доходили они до того, что, указывая на водную сѣть Сибири, (направленную къ Ледовитому Океану) какъ на лучшую въ мірѣ (!), требовали ея немедленнаго соединенія съ Москвою. И это вмѣсто серьезной разработки фактическихъ данныхъ! Плодились вопросы и недоразумѣнія, требовавшіе новыхъ разъясненій. Заботились не столько о томъ, чтобы серьезнѣе обставить необходимость своей линіи, сколько о томъ, чтобы отрицать новую линію, намѣченную правительствомъ и привлекавшую все болѣе и болѣе сочувствія въ обществѣ.

Всѣ сознавали, что вопросъ о ж. д. въ Сибирь есть вопросъ первостепенный, но очень немногіе признавали себя некомпетентными въ его рѣшеніи, а почти всѣ брали на себя смѣлость рѣшать его категорически, съ-плеча, „за“ и „противъ“, хотя никто не изучалъ его всесторонне. Вмѣстѣ съ тѣмъ на первый планъ выдвигались потребности *торговли*, а интересы экономическіе, земледѣльческіе, общегосударственные и т. п. оставались въ тѣни или упоминались только для подкрѣпленія и для діалектики. Изъ среды общества, въ качествѣ *свѣдущихъ лицъ*, выдѣлились представители россійскаго купечества, но и тѣ не могли освободиться отъ мѣстнаго патріотизма и отъ личныхъ тенденцій. Представители эти и до 1884 г. неоднократно заявляли себя адрессами и ходатайствами за Каз. л.; въ нынѣшнемъ году имъ при-

*) Интересно, что казанцы, судяшіе массы грузовъ своей линіи, ничѣмъ не заявили реальной готовности участвовать въ ея устройствѣ или хотя-бы въ гарантіи — 50% дохода.

велось высказаться пошире, особенно въ тотъ періодъ, когда вопросъ былъ отложенъ до осени, главнымъ образомъ, въ видахъ болѣе тщательнаго разъясненія всѣхъ его сторонъ. Въ связи съ этимъ представлялось очень умѣстнымъ выяснить и такія стороны вопроса, въ которыхъ могли быть компетентными представители русскаго купечества, напр. объ отношеніи будущей ж. д. къ Нижегородской ярмаркѣ, къ волжско-камскому судоходству, къ развитію Нижняго, Казани и др. попутныхъ мѣстностей, объ экономическомъ положеніи раіоновъ ж. д., о распредѣленіи грузовъ, отправляемыхъ изъ этихъ раіоновъ къ центральнымъ рынкамъ, къ западнымъ и южнымъ портамъ, о соотношеніи ж. д. тарифовъ съ цѣнами водной и гужевоі перевозкѣ, наконецъ, — какъ выводъ, существенно важный для правительства, — о возможномъ развитіи товарнаго движенія по тому и другому направленію ж. д. Всѣ подобныя разъясненія важно было представить по живымъ и безпристрастнымъ даннымъ, съ участіемъ лицъ, хорошо знающихъ всѣ мѣстности, черезъ которыя пройдетъ ж. д., безъ всякихъ предвзятыхъ толкованій, безъ всякихъ увлеченій воззрѣніями партій, внѣ какихъ-либо мѣстныхъ, личныхъ и сословныхъ интересовъ, внѣ всякой зависимости отъ постороннихъ и случайныхъ вліяній. Въ этихъ предѣлахъ наше купечество могло-бы доставить правительству полезный матеріалъ, но отъ него нельзя требовать категорическихъ мнѣній въ подобныхъ сложныхъ вопросахъ, ибо для этого требуется подробное ихъ изученіе не съ торговой только, но и съ другихъ точекъ зрѣнія, недоступныхъ торговому классу; въ качествѣ отдѣльнаго сословія купечество не можетъ рѣшать вопросы всеобъемлющаго значенія, затрагивающіе тысячи сторонъ государственной и экономической жизни, сопряженные съ многомилліонными финансовыми жертвами. Но эти границы не были соблюдены, и купечество наше, когда отъ него запросили больше, чѣмъ оно могло дать, оказалось не на высотѣ своего призванія, высказалось вовсе не въ интересахъ государственныхъ и не только не сообщило правительству какихъ-либо данныхъ, но не привело даже никакихъ практическихъ соображеній о

выгодности или невыгодности того или другого направлення, почти ничего такого, что бы послужило правительству, наряду съ другими матеріалами, къ болѣе полному и законченному рѣшенію сложнаго вопроса. При обсужденіи вопроса о Сибирской линіи въ купеческихъ собраніяхъ не обошлось и безъ партійной борьбы.

Яркое проявленіе этой борьбы — 24-го августа 1884 г. при обсужденіи этого вопроса, по порученію Министерства Финансовъ, въ Нижегородскомъ Ярмарочномъ комитетѣ. Не имѣя въ своемъ распоряженіи матеріаловъ, необходимыхъ для сужденія о направленіи Сибирской ж. д., Комитетъ тѣмъ не менѣе предпринялъ это направленіе въ своемъ предварительномъ засѣданіи, причемъ не только не подготовился къ этому вопросу самъ, не только оставилъ безъ вниманія данныя, собранныя за 15 лѣтъ, но и приглашенныхъ имъ лицъ прямо поставилъ въ невозможность подготовиться къ вопросу. Отъ приглашенія лицъ, хорошо знающихъ районы будущей ж. д., Комитетъ уклонился и, кромѣ уполномоченныхъ, пригласилъ въ собраніе нѣсколькихъ лицъ по своему выбору, ничѣмъ немотивированному; затѣмъ, назначивъ собраніе въ крайне неудобный для дѣловаго люда день 24 августа вечеромъ, наканунѣ расчетовъ, Комитетъ разослалъ повѣстки за нѣсколько часовъ до собранія, не прилагая даже обычнаго доклада, вопреки порядку, принятому для всѣхъ сколько нибудь важныхъ дѣлъ. По открытіи собранія не было читано никакого доклада, разъясняющаго вопросъ, а потому и приглашенные лица, имѣя лишь отдаленное смутное представленіе о вопросѣ не могли высказать никакихъ фактическихъ соображеній, а ограничились общими мѣстами; при баллотировкѣ закрытыми записками были поданы мнѣнія, сложившіяся по случайнымъ побужденіямъ, и большинство голосовъ оказалась за направленіе Нижній—Казань—Екатеринбургъ, уже заранѣе предрѣшенное Комитетомъ. При томъ и собраніе это не можетъ считаться выразителемъ мнѣній русскаго купечества, тѣмъ болѣе, что уполномоченные Ярмарочнаго Комитета избираются только для обсужденія нуждъ ярмарки и связанныхъ съ ними вопросовъ, но никакъ не для рѣшенія вопросовъ общегосударственныхъ; избираются они отъ каждаго ряда лавокъ, т. е. являются только представителями такихъ отраслей, для коихъ нужны лавки: въ числѣ ихъ много владѣльцевъ и арендаторовъ лавокъ, не имѣющихъ никакой торговли; многія-же важныя отрасли промышленности, и при томъ такой, которая должна давать грузы для будущей ж. д. вовсе не имѣютъ представителей. Такая постановка вопроса дала всѣмъ основанія Нижегородскому биржевому купечеству подать правительству протестъ (за 90 подписями) противъ постановленія Ярмарочнаго Комитета.

Московский Биржевой Комитетъ, когда-то подававшій голосъ за Каз. л., въ послѣднее время представилъ заявленіе, что для Москвы безразлично—куда ни пойдетъ линія къ Сибирю.

Нижегородскій Биржевой Комитетъ, который въ 70 годахъ далъ толчекъ дѣлу о Каз. л., также въ послѣднее время уклонился отъ ходатайства за нее и высказался въ томъ смыслѣ, что Нижнему Новгороду Уф. л. не повредить,

Спб. Биржевой Комитетъ, въ особой комиссіи 19 ноября 1884 года высказался рѣшительно за Уф. л.

О казанскихъ и самарскихъ куцахъ нечего и говорить; ихъ мнѣнія ясны сами собою.

Въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ вопросъ о Сибирской линіи обсуждался въ апрѣлѣ и маѣ 1884 г.,

когда 11 казанскихъ представителей, усердно ратовавшихъ за свою линію, были сломаны съ позиціи, и вопросъ наклонился въ пользу Уф. л.; 21 ноября 1884 г. вопросъ голосовался въ собраніи Общества, казанская партія собрала всѣ силы, и голоса раздѣлились поровну.

Въ разныхъ собраніяхъ и даже официальными лицами, больше ради оригинальности, чѣмъ на основаніи серьезнаго изученія, предлагались новыя варианты для соединительнаго пути въ Сибирь, изъ которыхъ два обратили на себя вниманіе: 1) «примирительное», такъ сказать, направленіе отъ Муромъ на Спасскъ (или Тетюши). Бугульму, Уфу и Челябину; 2) отъ Оренбурга на Троицкъ и Омскъ. Находились оптимисты, которые предлагали строить обѣ линіи — и Казанскую и Уфимскую; но ихъ мнѣнію для Россіи 100—200 м. р. ничего не значать, и указаніе на финансовыя затрудненія имъ казалось очень страннымъ. Но были и пессимисты, подавленные дешевизною нашего рубля и не желавшіе ни той, ни другой линіи. За ними была та доля правды, что вопросъ такой важности не былъ выясненъ всесторонне, и полнаго убѣжденія въ томъ, что хотя-бы Уф. л. съ 1-го года ея эксплуатаціи дасть чистый доходъ, не представлялось.

Нѣкоторые органы періодической печати до 1882 г. поддерживали больше казанское направленіе; затѣмъ столичныя газеты начали все болѣе и болѣе склоняться на сторону Уф. л., мѣстныя газеты, конечно, поддерживали то направленіе, которое ближе къ ихъ городу.

Мѣстный патріотизмъ казанскихъ, нижегородскихъ, самарскихъ и т. п. газетъ объясняется ихъ зависимостью отъ мѣстнаго общества; столичныя газеты почти всѣ высказались за Уф. л., особенно «Новости» въ Петербургѣ, «Русскія Вѣдомости» и «Русь» въ Москвѣ; въ этихъ газетахъ помѣщались очень обстоятельныя статьи, доставлявшія болѣе матеріала, чѣмъ всѣ казанскія брошюры, выстъ взятая.

§ 5. Во всѣхъ сужденіяхъ по занимающему насъ вопросу замѣчалось еще и то, что одна сторона смотрѣла на свою линію, какъ на соединительный транзитный путь, какъ на 1-й участокъ магистральной линіи и мало заботилась о томъ, чтобы доказать возможность мѣстнаго движенія; другая, въ виду незначительности транзитнаго движенія между Сибирью и Россіей, усматривала въ своей линіи болѣе всего мѣстное коммерческое значеніе.

Между тѣмъ М-во Путей Сообщенія, предлагая Уф. л., сразу стало на правильную дорогу, независимо отъ какихъ либо тенденцій; въ соединительномъ пути къ Сибири оно видѣло не только транзитную, но еще болѣе мѣстную культурную и коммерческую артерію; оно изыскивало ближайшее и болѣе сообразное съ настоящимъ финансовымъ положеніемъ Россіи соединеніе съ русскими ж. д. съ Сибирью. Исходя изъ совершившагося факта — что Оренбургская ж. д. вдалась далѣе всѣхъ другихъ за Волгу, при чемъ линія эта, хотя и уперлась въ со-

лончаковыя стени, но общаетъ стать одною изъ выгодныхъ—М-во нашло, что отъ этой линіи всего естественнѣе и ближе вести линію къ Сибири, тѣмъ болѣе, что между этой линіей и сѣвернымъ переваломъ черезъ Уралъ разстилалась обширная, бездорожная, территория, представлявшая крайне благоприятное сочетание чернозема съ лѣсными и минеральными богатствами; по этой территоріи давно слѣдовало проложить ж. дорогу, и М-во проектировало сперва ж. д. отъ Самары на Уфу и Екатеринбургъ, но затѣмъ отъ этого проекта отказалось, такъ какъ въ интересахъ казенныхъ горныхъ заводовъ и военнаго вѣдомства требовалось скорѣе устроить линію отъ Уфы черезъ Златоустовскій округъ и вдоль восточнаго склона Урала; такимъ обр. само собою сложилось направленіе Уфа—Челябинскъ съ поперечною вѣтвью отъ Троицка на Екатеринбургъ вдоль восточнаго склона Урала, которое назначалось для непосредственнаго соединенія большихъ сибирскихъ водъ съ сѣтью ж. д. Россіи, а также для подвоза хлѣба и каменнаго угля къ заводамъ сѣвернаго Урала. Участокъ же Уфа—Самара давно имѣлся въ виду для оживленія хлѣбороднаго края и для соединенія южнаго Урала съ Волгой и съ другими ж. д.

Съ проведеніемъ Уф. л. долженъ образоваться широкій пятиугольникъ путей, очень важный въ общей экономіи страны, который составлялся-бы Волгой, Камой и рельсовой линіей Пермь—Екатеринбургъ—Челяба—Самара. Этотъ цѣль путей, такъ удачно расположенныхъ и примыкающихъ къ водамъ Сибири, къ водамъ и ж. д. Россіи, обнимаетъ весь Уралъ, связываетъ пшеничныя степи, лѣсные, горно-заводскіе и мануфактурные округа.

§ 6. Что касается *культурной* дороги по самой Сибири, то она благоразумно отлагалась, такъ какъ устройство ея возможно только при переполненіи государственнаго портфеля массою излишнихъ капиталовъ, причемъ на нее нужно много затратить—съ прямымъ разсчетомъ на миллионныя убытки въ теченіи цѣлаго ряда долгихъ лѣтъ. Въ настоящее время дѣло идетъ о такой линіи, которая бы при меньшихъ затратахъ могла-бы удовлетворить большему количеству экономическихъ, торговыхъ и государственныхъ интересовъ. Къ выбору подобной линіи надо было отнести посерьезнѣе. По настоящему слѣ-

довало-бы еще въ 1882 г. отправить въ Казанскій и Уфимскій раіоны экспедицію изъ лицъ, опытныхъ въ экономическихъ изслѣдованіяхъ; экспедиція эта въ годъ-полтора всесторонне обслѣдовала-бы оба раіона, и ея выводы могли-бы быть сообщены во всеобщее свѣдѣніе для поправокъ и разъясненій со стороны печати и мѣстныхъ знатоковъ края; послѣ такой провѣрки можно-бы было, въ связи съ точными техническими изысканіями, безошибочно намѣтить истинное направленіе ж. д. Способа этого, по многимъ причинамъ, у насъ никогда не держались; не прибѣгали къ нему и въ данномъ вопросѣ; но здѣсь, къ счастью, удалось придти къ положительнымъ выводамъ, хотя и приходилось считаться съ массою возраженій, отдѣльныхъ вопросовъ, путанныхъ мнѣній и пр.

Въ данный моментъ, когда вопросъ вступилъ въ свою конечную стадію, когда отъ его неправильнаго рѣшенія могутъ произойти огромныя затрудненія для правительства и неисчислимыя убытки для страны, тѣмъ болѣе что ж. д. къ Сибири произвести *экономическій переворотъ* въ значительной части Россіи, мы считаемъ и своимъ правомъ, и своей обязанностью высказать въ немногихъ словахъ все то, что требуется самой истиною, *отбрасывая все условное и непровѣренное*, группируя въ цѣльной системѣ всѣ тѣ данныя, какія прямо истекаютъ изъ фактическаго изученія дѣла. Данныя эти провѣрены нами путемъ экономическихъ изслѣдованій на мѣстѣ и ихъ не рѣшится отрицать никто, сколько нибудь знающій Россію.

Кромѣ того, къ вопросу этому нужно подходить съ осторожностію и потому, что линія, призванная соединить Европу съ Азіатской Россіей по значенію своему *выше всѣхъ другихъ русскихъ ж. д.*, имѣющихъ болѣе узкія задачи. Даже Николаевская ж. д., вторая въ мірѣ по доходности, является только путемъ транзитнымъ и не имѣетъ того культурнаго вліянія и той государственной важности, какіе ожидаются отъ ж. д. въ Сибирь. При томъ ни одна ж. д. не вызывала такого общественнаго (если можно такъ назвать) движенія, ни одна не возбуждала такого интереса въ литературѣ и въ правительственныхъ сферахъ; потому-то раньше, чѣмъ

подѣлимся съ читателями нѣкоторыми результатами нашихъ изслѣдованій, мы должны бросить взглядъ на экономическое положеніе раіоновъ обоихъ направленій, которыя предстоитъ на дняхъ обсуждать Комитету Министровъ; при этомъ укажемъ также на необходимыя финансовыя условія постройки. Этимъ путемъ лучше выяснится: насколько та или другая ж. д. въ состояніи выполнить свою экономическую задачу—оживить обращеніе цѣнностей и создать новыя, облегчая вмѣстѣ съ тѣмъ и государственныя задачи безъ новаго обремененія госуд. казначейства, которое не можетъ еще распутаться въ миллиардномъ ж. д. долгѣ. Въ связи съ экономическимъ обзоромъ, передъ нами встаетъ рядъ вопросовъ навѣянныхъ многолѣтней борьбою казанцевъ сперва съ сѣвернымъ, потомъ съ южнымъ (уфимскимъ) направленіями? вопросы эти сводятся къ положенію волжскаго транспорта, и гужеваго транзита, къ вліянію ж. д. на г. Казань, на нижегородскую и др. ярмарки, къ размѣрамъ сибирскаго транзита, также—причины упадка казанскаго и вятскаго и приуральскаго края; причины современнаго мануфактурнаго кризиса; отношеніе той и другой ж. д. къ вопросамъ народнаго продовольствія; въ какой мѣрѣ возможна въ Россіи, гдѣ перевозятся болѣе дешевые и громоздкіе грузы *), конкуренція съ рѣчными путями;—стоитъ ли выпрямлять дорогу отъ Екатеринбургa къ Камѣ, признавая eo ipso что постройка Уральской ж. д. была ошибкою?—почему населеніе самой Сибири не заявило опредѣленно—какая ж. д. для нихъ желательна и сколько на ней будетъ грузовъ? почему населеніе раіона Каз. л. не высказалось дружно о ж. д.? Разрѣшеніе этихъ и подобныхъ имъ вопросовъ было-бы далеко нелишнимъ, но къ сожалѣнію нѣкоторые изъ нихъ до сихъ поръ не выяснены вполне, другіе же мы рассмотримъ покороче, но опредѣленно. Для большаго уясненія дѣла рассмотримъ и тѣ экономическіе факторы, которые могутъ пролить свѣтъ на тѣ или другіе доводы.

*) Разница фрахта отъ Перми и отъ Никола-Березова на Волгу всего 1—1½ съ пуда.

Раіонъ Казанскаго направленія.

§ 7. Отъ Нижняго Каз. л. идетъ на протяженіе 796 в. рядомъ съ Волгой и Камой (за 10—25 в., рѣдко уклоняясь далѣе), а за Камой представляетъ собою какъ бы діагональ четырехугольника, образуемаго рр. Камой, Чусовой, Уфою и Бѣлой; примыкаетъ она къ линіи Екатеринбургъ—Тюмень, связывая так. обр. воды Сибири съ центрами Россіи; рельсовый путь отъ Тюмени до Москвы—1943 версты. Если принять условный раіонъ—60 верстъ въ ту и другую сторону отъ ж. д. *), то въ первой меньшей половинѣ, отъ Нижняго до рѣки Вятки (менѣе 600 в.), линія пройдетъ по довольно населенной мѣстности: средняя густота—28 чел. на кв. версту; съ удаленіемъ отъ рѣки Вятки населенность слабѣетъ и во всей второй половинѣ раіона (на протяженіи около 650 в.) составляетъ 15 чел. на кв. версту. На всемъ пространствѣ раіона **) насчитывается около 3 милл. жит. т. е. средн. числ., по 20 чел. на кв. версту; болѣе крупные пункты: Казань со 140 т. ж., Нижний—50 т. жит., Екатеринбургъ—40 т. ж., Чистополь—20 т. Сарapulь—11 т., Елабуга—10 т., Лысково—10 т.

§ 8. Каз. л. проходитъ по сѣв. параллели умѣренной полосы, оставляя къ югу полосу русскаго чернозема и яровой пшеницы. Отъ Нижняго по правому берегу Волги и почти до Суры преобладаетъ почва суглинистая, за Волгой—песчаная. Въ раіонѣ г. Курмыша и за Сурой до г. Цивильска ж. д. захватываетъ сѣв. окраины черноземной полосы, которая затѣмъ отходитъ на правый берегъ Волги и къ р. Бѣлой. Отъ Цивильска до Красноуфимска преобладаетъ суглинокъ, за Камой ж. д.

*) Для проектиров. линій Министерство Путей Сообщенія принимаетъ раіонъ по 30 в. въ обѣ стороны; въ виду важности Каз. л. мы удвоили эти размѣры, хотя въ виду близости рѣкъ дѣйствительный *живой* радіусъ тяготѣнія долженъ быть менѣе

**) Всего до 150 т. кв. в. — средняя части Нижегородской губ., почти вся Казан. губ. кромѣ сѣв. и южн. окраинъ, южн. уголь Вятской губ., сѣв. окраины Уфим. и южныя — Перм. губ. На всемъ пространствѣ много инородцевъ: отъ Козмодемьянска до Каз. у. — черемисы, въ Казан. губ. — татары, въ Елабуж. у. — вотяки, въ Сарapulь. у. — башкиры, за Камой — татары; инородцы составляютъ болѣе $\frac{1}{4}$ всего населенія.

опять касается сѣв. границы чернозема, отдѣльныя узкія полосы котораго залегаютъ по р. Сылвѣ до Кунгура и къ югу отъ Красноуфимска; за этимъ городомъ преобладаетъ глинистая почва, а въ Уральскомъ краѣ — каменные породы.

§ 9. Рельефъ мѣстности очень волнообразный, отъ Нижняго ж. д. идетъ нагорнымъ берегомъ Волги, на всемъ протяженіи пересѣкаетъ нѣсколько водораздѣловъ, а отъ Красноуфимска до Екатеринбурга пролегаетъ по горной мѣстности. Въ районѣ ж. д. протекаютъ судоходныя рр. Волга, Кама, Вятка, Бѣлая, Сура, Чусовая, сплавныя — Уфа, Сылва и др.

§ 10. Ископаемыя богатства района — алебастръ, глина разныхъ сортовъ, жерновый камень, и ближе къ Елабугѣ — разнообразныя горныя породы: желѣзная руда, доломитъ, минералы, мраморъ (въ Екатеринб. у.) и пр.

§ 11. Земледѣліе — преобладающее занятіе во всемъ районѣ; пашни составляютъ около половины всего пространства; распаханы всѣ удобныя земли, и теперь число пашенъ возрастаетъ уже насчетъ лѣсовъ. Разводятся черныя хлѣба; главный продуктъ — рожь, яровые же хлѣба служатъ только подспорьемъ и даже при хорошемъ урожаѣ не могутъ замѣнить недостатка ржи. Излишекъ хлѣба, по 10-ти-лѣтней сложности, замѣчался только въ южной части Казан. губ., въ сѣв. частяхъ Уфимской и южныхъ — Пермской; съ 80-хъ годовъ болѣе половины района, отъ Нижняго до Камы вынесло рядъ неурожаевъ, осложненныхъ упадкомъ скотоводства и истощеніемъ земли: въ 1881 г. урожай озимыхъ ниже средняго, яровыхъ — немного лучше, въ 1882 г. — и тѣ и другіе ниже средняго, въ 1883 г. во многихъ мѣстахъ не собрали на сѣмена; отсюда печальное явленіе — голодовка въ самыхъ плодородныхъ частяхъ Казан. губ.

По свѣд. Центр. Стат. Комитета за 1883 г. по Казан. губ. въ 60-ти-верстномъ районѣ остатокъ хлѣбовъ (за вычетомъ на сѣмена), безъ овса и картофеля, до 800 т. четв., а на потребленіе нужно болѣе 2 милл. четв. По свѣд. Казан. Губ. Стат. Комитета за трехлѣтіе 1881—83 гг. по 10 уѣздамъ оказался недостатокъ озимыхъ и излишекъ

яровых *), а по Чебоксар. и Козьмодем. у. у.—недостатокъ тѣхъ и другихъ. По всей губерніи за три года: озимыхъ недостатковъ 3691 т. четв., яровыхъ + 1980 т. четв.

Отъ Екатеринбургъ къ Тюмени ж. д. касается съ юга земледѣльческихъ мѣстностей Камышлов. уѣзда; въ Тюмени линія упирается въ лѣсную полосу, въ сибирскую тайгу, которая немного сѣвернѣе переходитъ въ холодныя тундры, а немного южнѣе, на параллели Ялutorовска,—въ степную, плодородную площадь, которая начинается Ишимской степью.

§ 12. Скотоводство въ послѣдніе годы упало во всемъ районѣ, главн. образ. вслѣдствіе надежій; нѣсколько большая пропорція скота—за Камой, въ Уфим. губерніи и къ югу отъ Екатеринбургъ.

Въ Казан. губ. луга составляютъ 12% пространства, по одной десятиной на 4, дес. пашни, почему нельзя держать много скота **). и удобрения недостаетъ.

§ 13. Лѣсами районъ Каз. л. довольно богатъ; большіе лѣса за Волгой въ Нижег. губ., въ сѣверо-зап. части Каз. губ., въ Вятской и Пермской губ., вообще къ сѣверу отъ линіи лѣса занимаютъ болѣе половины всего пространства, принадлежатъ больше казнѣ; вдоль береговъ рѣкъ и въ земледѣльческихъ мѣстностяхъ быстро рѣдѣютъ; породы—и лиственные, и хвойныя; есть хорошій строевой лѣсъ.

Въ Казан. губ. въ 1859 г лѣса составляли 40% всего пространства, а въ 1880—29,7%, болѣе всего въ Козьмодем. у. (67%). Въ Менз. у.—28%, а по Уралу нѣсколько больше. Во всемъ районѣ—до 3 милл. дес. Полагая лиственного лѣса половину, получимъ, что при правильномъ хозяйствѣ, при 50-ти-лѣтнемъ оборотѣ рубки листв. и 100-лѣтнемъ—хвойнаго, можно отпускать до 1½ м. куб. саж. или до 400 м. п. древесной массы въ годъ ***).

Много лѣса обращается подъ пашни. Лѣсные промыслы падаютъ, частію отъ вздорожанія лѣса, частію отъ меньшаго сирова на дубовую клепку и дрова (вслѣдствіе размноженія наливныхъ барж и отопленіе пароходовъ нефтью).

	посѣяно.	собрано.	остатокъ.
*) Въ 1883 г. озимыхъ	956	1153	+ 197 т. четв.
яровыхъ	1354	4002	+ 2648 „ „

**) На сто жителей только 22 лошади, 18 штукъ рогатаго скота и 60 шт. мелкаго скота; % безлошадныхъ быстро возрастаетъ (о чемъ заявлялъ въ своемъ докладѣ и представитель М-ва Внутр. Дѣлъ). Въ Перм. губ. приходится около 30 лошадей и 20 шт. рог. скота на 100 ж., въ Камышлов. и Шадр. у. у. пропорція эта возрастаетъ

***) По расчету принятому для лѣсовъ Удѣльнаго вѣд.

§ 14. Другіе добывающіе промыслы развиты слабо; въ лѣсныхъ мѣстностяхъ — пчеловодство *), по Волгѣ — садоводство въ земледѣльческихъ мѣстностяхъ — разведеніе льна и конопли, особенно въ Вятской губ., въ Шадрин. и Камышлов. у. Перм. губ.; по рѣкамъ и озерамъ — рыболовство; много рыбы ловится въ южной части Екатеринбург. у. изъ Кыштымскихъ и Каслинскихъ озеръ.

§ 15. Обработывающая промышленность въ раіонѣ довольно развита. Въ Нижнемъ — механическіе и др. заводы, паровыя мельницы; въ с. Лысковѣ — мельницы. Въ Казан. губ. развиты: обработка сала и кожъ, винокуренное и мукомольное дѣло; въ Казани — большой свѣчной заводъ, снабжающій всю вост. Россію, одинъ крупный и болѣе десяти небольшихъ кожевенныхъ заводовъ, льнопрядильня и ткацкая, крупчатки, мыловаренные, механическіе и др. заводы, всего произв. по офф. свѣд. на 9¹/₂ м. р. (²/₃ всего произв. губерніи); въ Спасск., Свіяз. и Казан. у. — большія мельницы; въ г. Чистополь — бумагопрядильня, рогожныя фабр., крупчатки; въ Мамадыш. у. — два крупныхъ кожев. зав. **) Въ Вятской губ. въ Елабуж. у. — два большихъ химическихъ завода въ Сарапул. у. — машинный и оружейный Ижевскій зав. (работы сократились вслѣдствіе уменьшенія казенныхъ нарядовъ) и болѣе 20 кожевенныхъ заводовъ. Въ Пермской губ. въ Красноуфим. у. — три стеклянныхъ, нѣсколько кожевенныхъ, писчебумажный и др. заводы; въ Екатеринбургѣ салотопенные, механическіе и др. заводы; производство этого рода падаетъ ***); въ Екат. у. суконная Арамилъская фабр., до 10 кожевенныхъ заводовъ, а по р. Исети, между Екатеринбургомъ и Шадринскомъ, — 175 мельницъ, перемалывающихъ болѣе 5 милл. п. зауральской

*) Пчеловодствомъ занято до 8 т. чел., произв. на 175 т. р., садоводствомъ до 5 т. чел. на 65 т. жит.

**) Въ губерніи начали появляться заводы для обраб. нефти. По офф. свѣд. за 1883 г. во всей Каз. губ. числилось 300 фабрикъ съ 9 т. рабочихъ и съ произв. на 14 м. р.

***) Закрылся большой стеариновый заводъ Губбарда и нѣсколько мелкихъ.

пшеницы. Изъ горныхъ заводовъ на самой линіи расположены Бисертскій, Ревдинскій и Верхне-Исетскій; съ сѣвера въ районѣ находятся заводы—Суксунскій, Тисовскій, Молебскій, Сылвенскіе, Саргинскій, Билимбаевскій, Уткинскій, Шайтанскій, съ юга—Михайловскій, Нижне-и Верхне-Сергинскіе, Атигскій, Маринскій, Сѣверскій, Козинскій, Полевскій, Шемагинскій, Нязепетровскій, Нижне-Исетскій и Сысертскіе; на всѣхъ этихъ заводахъ за послѣдніе года выдѣлывалось до 2¹/₂ м. п. чугуна и до 3¹/₂ м. п. желѣза.

Кустарные промыслы болѣе распространены въ первой части района, въ Нижегород. и Казан. губ.

Въ Казан. губ. мѣстными промыслами въ 1883 г. было занято до 80 т. чел., производившихъ по офф. свѣд. на 1¹/₂ м. р.; главные издѣлія: рогожи, вулье, холсты, валяныя, деревянные; извозомъ занимается до 2 т. чел., на сторону уходитъ до 20 т. чел.

§ 16. Торговля сношенія района разнообразны. Изъ района *вывозятся*: лѣсной товаръ, уральское желѣзо и чугунъ, хлѣбъ и мука изъ южныхъ частей, свѣчи и мыло—изъ Казани, кожев. тов. изъ Казани и др. мѣстъ, кустарные издѣлія. *Ввозятся* изъ другихъ районовъ: изъ центр. Россіи—мануфакт. и галантер. товары, металлич. издѣлія, машины, сахаръ, вина; изъ южной Россіи—сахаръ, табакъ, фрукты; изъ степнаго поволжья—пшеница, сало, кожи; изъ Астрахани—нефть, керосинъ, рыба, персидскіе и кавказскіе товары; изъ дальней Сибири—чай и мѣха, изъ Зауралья и юго-зап. Сибири—пшеница, сало, кожи, шерсть, овчины, кость; изъ Перм. губ.—соль; изъ Симб. губ.—сукна, конопл. масло; изъ Вятской губ.—ленъ и холсты; изъ-за границы—металлич. издѣлія, чугунъ, машины, вина, колоніал. и др. товары. *Транзитные грузы къ Нижнему и Москвѣ*: изъ Сибири—чай *), мѣха, изъ степныхъ губ. и Зауралья—пшеница, сало, шерсть; съ низовья и изъ Сибири—сало, пшеница, пшен. мука; изъ Перм. губ.—соль; изъ Вятской губ.—ленъ; изъ Астрахани—керосинъ, рыба, персидскіе и кавказскіе товары; съ южн. Урала—желѣзо; *къ Петербургу*—

*) На Нижегородскую ярмарку 1884 г. привезено 24 т. пшеницы кирпичнаго, 11 т. цѣб. байхового и болѣе 10 т. яч. Хавьковского изъ Кяхты, всего до 100 т. п.

мѣха, сало, персть, чай; *обратно* — мануф., колон., бакал., металлич., заграничные и др. товары; въ *низовыя* губерніи: лѣсъ изъ Яросл., Костром., Вятск., Уфим. и Перм. губ., соль изъ Перм. губ., мануф. и др. товары изъ Нижняго и Москвы. На Ирбитскую ярмарку изъ центр. Россіи — мануф. и колоніал. товары; съ ярмарки — мѣха и чай *); съ содоваго завода въ Березникахъ идетъ сода въ разныя мѣста Россіи **).

Мѣстное передвиженіе грузовъ въ предѣлахъ раіона: изъ вост. части раіона въ западную — желѣзо, хлѣбъ, сало; обратно — свѣчи, кожев. и механ. издѣлія; изъ лѣсныхъ мѣстностей — лѣсъ; изъ промышленныхъ въ лѣсныя и земледѣльческія — разные фабрикаты.

Главная масса грузовъ отправляется воднымъ путемъ по Волгѣ, Камѣ, Вяткѣ, Чусовой, Бѣлой, Уфѣ, часть — по Уральской ж. д. (въ 1883 г. — 25 м. п.); небольшая часть — легкіе, цѣнные, товары, запоздалые, экстренные, почтовые, мѣстные грузы на небольшія разстоянія, грузы подвозимые къ пристанямъ — идетъ гужомъ, больше по зимнему пути. До развитія пароходства сибирскій трактъ былъ оживленъ и шелъ отъ Казани на Мензелинскъ, Бирскъ, Уфалейскій зав. и Шадринскъ; теперь трактъ этотъ упалъ, и зимніе грузы избираютъ путь Казань-Пермь, откуда идутъ по ж. д. черезъ Тагиль и оттуда въ Ирбитъ, или прямо гужомъ въ Ирбитъ; часть — по ж. д. на Екатеринбургъ, а оттуда по главному сибирскому тракту; изъ Ирбита грузы, назначенные въ Сибирь, ждутъ открытія навигаціи по р. Ницѣ и только малая часть идетъ гужомъ, а назначенные въ Россію идутъ къ Перми (прямо гужомъ и чрезъ Тагиль), откуда сплавляются по Камѣ. Изъ Екатеринбурга въ Сибирь и обратно грузы слѣдуютъ по тремъ трактамъ: 1) Исетскій — на Шадринскъ и Ялutorовскъ — самый оживленный; здѣсь проходитъ все сырье изъ Зауралья и юго-зап. Сибири, идущіе въ Пермскій край, во внутр. Россію и къ портамъ; 2) на Тюмень, до сибирскихъ водъ; грузовъ немного,

*) Отправка отъ Нижняго до Ирбита лѣтомъ обходится по 75 к. съ пуда, зимою $1\frac{1}{2}$ —2 р.

**) По свѣд. пражленія завода на ж. д. можетъ идти 300 т. п. соды зимней выработки.

только тѣ, которые минуютъ Ирбитскую и др. зауральскія ярмарки (товары прямо изъ центровъ Россіи и часть сибирскаго сырья); 3) на Троицкѣ, до соединенія съ караваннымъ путемъ. Отъ Ялуторова грузы идутъ въ Омску двумя развѣтвленіями: а) на Ишимъ и Тюкалинскъ, в) на Курганъ и Петропавловскъ.

Волгой мимо Казани провозится снизу по офф. свѣд. (много ниже дѣйствительности) до 150 м. п.; изъ нихъ главная часть идетъ въ Рыбинскъ, и небольшая часть сгружается въ Нижнемъ для слѣдованія по Нижегородской ж. д. (въ 1883 г. — 24 м. п.); сверху идетъ до 25 м. п., гл. обр. въ Низовье; часть низовыхъ и верховыхъ грузовъ останавливается въ Нижнемъ для продажи и отсюда, не грузаясь изъ баржей, идетъ опять по Волгѣ: низовые — вверхъ, часть опять внизъ, верховые — внизъ, камскіе — и вверхъ и внизъ.

Съ Камы отправляются значительные грузы (по свѣд. мѣстныхъ торговцевъ за 1883 г.) 12 м. п. соли — 7 м. п. въ Нижний, 4 м. въ Рыбинскъ, 1 м. на Вятку, 6 м. п. *железа и чугуна*, въ т. ч. 5 м. п. въ Нижний (8—12 в. съ пуда) 150 т. п. въ Рыбинскъ, 108 т. п. въ Саратовъ, 80 т. п. въ Казань; 500 т. п. *меди и металлич. изделий* — въ Нижний; 2 м. п. *шеницы* и 1, 2 м. п. *др.*: *хлѣбовъ* въ Рыбинскъ (10 в. съ пуда); 710 т. п. *крупчатки*; 750 т. п. *кам. угля* въ разн. мѣста; 330 т. п. *льн. сѣмени*, 275 т. п. *кудели*; 194 т. п. *сааа*; 114 т. п. *масла* — въ Рыбинскъ, 160 т. п.; *шерсти* въ Нижний, 131 т. п. *хрома* — въ Елабугу; 200 т. п. пушекъ, бомбъ и др. *снарядовъ* въ Нижний.

Главные торговые пункты: *Нижній* — на ярмарку идетъ до 1 м. п. товаровъ изъ Сибири и около того же вывозится туда черезъ Ирбитъ и Екатеринбургъ; на ярмарку же идетъ Уральское желѣзо, хлѣбъ съ камскихъ пристаней и др.; съ ярмарки по всему району идутъ мануф., металлич., колон. и др. товары, вина, машины и пр.; только небольшая часть идетъ по зимнему пути, главная отправка — водою. По банковымъ свѣдѣніямъ *) съ Нижнимъ находятся въ болѣе дѣятельныхъ сношеніяхъ Москва, Петербургъ, Казань, Пермь, Екатеринбургъ, Иркутскъ, Рыбинскъ, Самара, Крестовская ярм., Воронежъ, Ростовъ на Дону, Астрахань, Баку, Тифлисъ, Ташкентъ и др. — *Лысково* торгуетъ хлѣбомъ; обороты этой и сосѣднихъ пристаней сильно упали за послѣднее время и перешли въ др. пункты. *Казань* — перевалочный пунктъ для зимнихъ грузовъ, распредѣлительный и складочный — для чая, пушнины, соли, керосина, воинскихъ грузовъ и пр.; большой грузовой оборотъ вызывается здѣшними заводами; по отчету старш.

*) См. отчеты Госуд. банка о переводныхъ платежахъ.

маклера Казан. биржи съ 1 окт. 1882 г. по 1 октября 1883 г. торговыхъ и курсовыхъ сдѣлокъ было на 6024 т. р.; съ К., по банк. свѣд. имѣють значит. дѣла: Спб., Москва, Нижній, Пермь, Самара, Рыбинскъ, Астрахань, Екатеринбургъ, Иркутскъ, Кіевъ, Сибирскъ, Ярославль и др. *Лашевъ* (50 в. отъ ж. д.)—желѣзная ярмарка, отсюда купленное желѣзо идетъ въ Нижній и выше, часть въ низовыя губ.; по офф. свѣд. въ 1883 г. пришло металловъ на 4175 т. р., куплено на 911 т. р. (меньше противъ 1882 года). *Чистополь* (30 в. отъ ж. д.)—важный центръ для хлѣбной торговли обширнаго района (юго-вост. части Казан. губ., смежн. части Уфим. губ.) торг. оборотъ за 1883 г. по офф. свѣд. опредѣлялся въ 6333 р. *Елабуга*—также мѣстный центръ хлѣбной торговли. *Мензелинскъ* (50 в. отъ ж. д.) съ большой ярмаркою, обороты которой въ послѣдніе годы все падаютъ; привезено въ 1881 г. на 13592 р. въ 1882 г.—на 10967 р.; продано въ 1881 г.—на 10221 р., въ 1882 г.—на 6647 р., *). *Екатеринбургъ*—перевалочный и распределительный пунктъ, собираетъ приуральскіе грузы для потребленія пермскаго края и для отправки въ Россію; до 70-хъ годовъ это были настоящія „ворота Сибири“, здѣсь шли и ярморочные Ирбитскіе грузы, и Сибирскіе; съ 70-хъ гг. усилилось грузовое движеніе къ Ирбиту по Гороблагодатскому тракту (на Кунгуръ-Тагиль), по р. Ницѣ, а съ открытіемъ Уральской ж. д.—на Пермь, такъ что нынѣ черезъ Е. идутъ товары на Крестовскую ярм. по Исетскому тракту, да тѣ немногіе грузы, какіе идутъ изъ Нижняго въ Тюмень и обратно; за нимъ остался значительный районъ къ югу, т. е. на Челябину и Троицкъ. Съ открытіемъ Тюменской ж. д. Е. много теряетъ. Теперь его торговые обороты еще значительны. По банк. свѣд. съ нимъ имѣли дѣла: Спб., Москва, Нижній, Казань, Кре-

*) Въ 1882 году	привезено.	продано.
Мануф. тов. на	4219 т. р.	2341 т. р.
Чай и сахаръ >	1417 „ „	1285 „ „
Кожи . . . „	522 „ „	522 „ „
Кубов. краска >	407 „ „	212 „ „
Др.	3656 „ „	2287 „ „
	10228 т. р.	6647 т. р.

Былъ даже возбуждаемъ вопросъ о переводѣ этой ярмарки въ Уфу.

стов. ярм., Томскъ, Иркутскъ, Харьковъ, Ростовъ на Дону, Одесса, Ташкентъ, Ярославль и др. Какъ горнозаводскій и промышленный центръ Е. упалъ съ сокращеніемъ работъ на заводахъ и съ закрытіемъ многихъ мѣстныхъ фабрикъ *). Тюмень — перегрузочный пунктъ для той части сибирскихъ грузовъ, которая идетъ прямо отъ Нижняго въ Сибирь и обратно, минуя Ирбитъ и не попадая на Исетскій и Ялутовскій тракты; торговое значеніе Т. невелико, что доказывается и неудачей двухъ ярмарокъ, какія попробовали здѣсь учредить; провозъ по Турѣ, возможный только на мелкихъ судахъ, обходится недешево, и большаго развитія транспорта на здѣшней пристани ожидать нельзя.

Торговое движеніе въ предѣлахъ раіона довольно оживленное, но формы и способы торговли еще довольно первобытны. Выписка товаровъ прямо съ фабрикъ практикуется только по отношенію къ мануфактурамъ, а для др. товаровъ очень рѣдко; главныя оптовыя закупки производятся на Ирбитской, Нижегородской и др. ярмаркахъ. При неразвитости потребностей у населенія и при вялости сбыта, а также при медленности передвиженія грузовъ изъ вост. Россіи къ портамъ — заложенные въ торговлю капиталы обращаются медленно, одинъ разъ въ годъ-полтора, что затрудняетъ правильный ходъ мѣстныхъ сдѣлокъ по закупкамъ товаровъ, которые подолгу лежатъ на складахъ и иногда по 8—9 мѣсяцевъ и болѣе ожидаютъ покупателей. Такъ, напр., осенній хлѣбъ, закупаемый для другихъ раіоновъ, поспѣваетъ въ мѣста назначенія иногда только къ осени слѣдующаго года. Желѣзо также циркулируетъ одинъ разъ въ годъ, отчего на Уралѣ закупается только часть годовой нормы, а остальное выписывается изъ за-границы. Медленность циркуляцій хлѣба, желѣза, дѣса, соли и т. п. товаровъ зависитъ только отчасти отъ неудобства путей и отъ закрытія навигаціи въ теченіи полу-года, но главн. обр. отъ большихъ разстояній и отъ самаго свойства грузовъ, которые на такихъ разстояніяхъ

*) Такъ напр. недавно закрылся большой стеариновый заводъ Губбарда.

и не могут избирать иного пути, кромя водного; ж. д. перевозки имъ не выдержать.

Медленность сбыта, въ связи съ частыми колебаніями цѣнъ, заставляетъ торговцевъ, во избѣжаніе риска, платить пониженныя цѣны производителямъ, которые не имѣютъ возможности постоянного сбыта своихъ продуктовъ за правильныя цѣны и кромя того подвергаются эксплоатаціи скупщиковъ, кулаковъ и т. п. посредниковъ *); это въ свою очередь оказываетъ давленіе на поземельную ренту, сокращая покупательныя силы населенія, и безъ того подорванныя. Так. образ. въ послѣднее время сбытъ еще болѣе стуживается, товары дольше залеживаются, капиталы годами находятся въ связанномъ состояніи; фабрики и заводы не могутъ разсчитывать нормы ежегоднаго производства. Самое народное продовольствіе подвергается большимъ случайностямъ, чѣмъ прежде, и при неурожаяхъ быстро наступаетъ торговопромышленный кризисъ. Такому положенію дѣлъ улучшеніе путей можетъ пособить только отчасти; причины этихъ явленій лежатъ гораздо глубже.

Каз. л. должна разсчитывать главн. обр. на транзитные грузы—сибирскіе, уральскіе, московскіе; общее количество этихъ грузовъ, даже по преувелич. даннымъ заинтересованной стороны, не превышаетъ 30 м. п., изъ коихъ по приблизит. расчетамъ навѣрное болѣе $\frac{3}{4}$ идетъ водою. Мѣстный районъ тяготѣнія грузовъ къ Каз. л. также не можетъ быть значителенъ, такъ какъ на всемъ протяженіи онъ соприкасается съ рѣками, уносящими почти всѣ грузы на хребтъ своемъ въ первую четверть навигаціи, такъ что для остальнаго времени навигаціи остается грузовъ очень мало. Къ тому же и зимнія гужевыя цѣны довольно низки, особенно для обратныхъ обозовъ, когда они не превышаютъ ж. д. тарифа, усвоеннаго для мануф. и др. цѣнныхъ грузовъ. Несомнѣнно и то, что грузы, слѣдующіе водою мимо Казани вверхъ и мимо Нижняго внизъ, не станутъ перегружаться въ вагоны на участѣ отъ Нижняго до Ка-

*) Они устраняютъ стачки для пониженія цѣнъ. Продавать хлѣбъ торговцы за высокія цѣны, напр. въ 1883 г. рожь 65 к.—1 р. за пудъ. пшеница 90 к.—1 р. 10. овесъ 35—65 к

зани; равн. образ. грузы идущіе изъ Екатеринбургa силою вещей вынуждены будутъ сходить въ Николо-Березовѣ на воду; Ирбитскіе грузы на Каз. л. также попасть не могутъ, т. к. есть прямой расчетъ отправлять ихъ черезъ Пермь; по Каз. л. должны пойти главн. обр. грузы цѣнные (дороже 3 р. за пудъ), срочные, по экстреннымъ требованіямъ и т. п. въ тѣхъ предѣлахъ, какіе намѣчены мѣстнымъ потребленіемъ, а также потребленіемъ той части Сибири, которая не снабжается изъ Ирбита. Радиусъ мѣстнаго тяготѣнія на участкѣ Нижній-Казань долженъ быть шире къ югу, а на участкѣ Казань-Кама—къ сѣверу; на участкѣ Кама-Екатеринбургъ можно ожидать съ обѣихъ сторонъ больше мѣстныхъ грузовъ для подвоза къ Камѣ.

§ 17. Застой въ торговлѣ и кризисъ въ промышленной жизни района есть неразлучный спутникъ экономическаго упадка края; причины этого упадка намъ удалось констатировать съ достаточной опредѣленностью—а) рядъ неурожаевъ, ослабившихъ и податную и покупательную силу населенія; въ тѣ же годы, когда были урожаи хорошіе, стояли низкія цѣны на хлѣбъ при дороговизнѣ рабочихъ рукъ; вывозъ же хлѣба съ пристаней Каз. губ. въ голодные годы объясняется подвозомъ изъ Уфим. губ., а также тѣмъ, что осенью продавались хлѣбные запасы на подати, а къ веснѣ, съ подъемомъ цѣнъ, покупныхъ средствъ у крестьянъ не хватало, и они должны были прибѣгнуть къ помощи земства.

Въ 1883 г. изъ 2934 сельскихъ обществъ Каз. губ. 1483 получили 916 т. р. ссудъ на обмѣненіе 182 т. дес. (27% числа десятинъ, подлежащихъ обмѣненію). Къ 1884 г. крестьянское населеніе губерніи задолжало 6045 т. р. по ссудамъ (въ т. ч. 1610 т. р. въ Имперскій продох. капиталъ), да накопило недоимокъ на 4504 т. р.; за 1883 г. податей собрано менѣе половины. Богѣ всего пострадало татарское населеніе южныхъ уѣздовъ.

б) Неблагопріятныя климатическія условія въ связи съ истребленіемъ лѣсовъ. с) Истощеніе почвы при экстенсивномъ способѣ хозяйства и примитивномъ способѣ обработки. d) Упадокъ скотоводства вслѣдствіе падежей и оскудѣнія луговъ. e) Неразвитость другихъ, подсобныхъ, отраслей сельскаго хозяйства. f) Упадокъ лѣсныхъ промысловъ. g) Упадокъ отхожихъ и нѣкоторыхъ

кустарныхъ промысловъ. h) Сокращеніе производства на горныхъ заводахъ Урала, Камсковооткинскомъ, Ижевскомъ и др. отчего тысячи рабочихъ остались безъ дѣла. j) Обремененіе налогами, сопровождаемое постояннымъ уменьшеніемъ платежной силы населенія и цѣнности податныхъ объектовъ, которая еще болѣе подтачивается самымъ способомъ взиманія. i) Неразсчетливая раздача ссудъ *) въ Казан. краѣ съ 1877 г. развившая въ населеніи безпечность, а также отсутствіе порядка въ ихъ возвратѣ. k) Значительный % татарскаго населенія, малоспособнаго къ земледѣльческой культурѣ. l) Частые передѣлы земель и раздробленіе надѣловъ у крестьянъ. Кромѣ этихъ, болѣе мѣстныхъ причинъ, существуютъ и другія, болѣе общія, которыхъ здѣсь касаться не мѣсто. Всѣ эти причины, хотя и въ болѣе слабой степени, отразились также на сосѣднихъ раіонахъ. Вятскій край также упалъ, главн. обр. отъ истощенія земель, отъ упадка льноводства, лѣсныхъ и кустарныхъ промысловъ, отъ сокращенія торговли съ Архангельскимъ портомъ; **) нѣкоторыя крупныя вятскія фирмы (напр. Прозорова и Ко) перебрались въ Петербургъ, у крестьянъ все усиливается стремленіе къ переселенію, особенно изъ Нолинскаго, Глазовскаго, Слободскаго и Котельничскаго уѣздовъ. Плодородный и промышленный Симбирскій край также упалъ вслѣдствіе четырехлѣтнихъ неурожаевъ, подорвавшихъ средства населенія и вызвавшихъ въ свою очередь застой въ мѣстной торговлѣ. Вообще болѣе сильными факторами экономического обезсилія всѣхъ этихъ раіоновъ являются истощеніе земли, нераціональное хозяйство и финансовыя тягости. Каз. л., какъ показали примѣры другихъ ж. д., не поведетъ къ устраненію этихъ отрицательныхъ условій, сложившихся независимо отъ всякихъ ж. д. вопросовъ;

*) Ссуды выдавались деньгами, безъ точной провѣрки степени нужды; часть пошла на покрытіе казенныхъ недоимокъ; часть пошла вовсе не на обзѣженіе, и только небольшая часть достигла назначенія.

Каз. губ. земство въ видахъ улучшенія экономическаго быта предполагаетъ: 1) расширеніе крестьянскаго землевладѣнія; 2) предоставленіе бѣднымъ селеніямъ льготнаго пользованія казеннымъ лѣсомъ; 3) развитіе ремесла и стороннихъ заработковъ съ бесплатной выдачею паспортовъ; 4) проведеніе ж. д.

**) Отпускная торговля Архангельска падаетъ; многія иностранныя фирмы закрыли въ немъ свои конторы.

во время самой постройки желѣзной дороги къ ней будутъ привлечены, какъ было на югѣ и востокѣ Россіи, землекопы и др. рабочіе изъ Смолен., Калуж., Владим. и др. губерній. Затѣмъ въ большей части района Каз. л. земельіе не даетъ излишковъ, и крестьянамъ приходится прикупать хлѣба, а это будетъ труднѣе при ж. д., когда цѣны повысятся; такое повышеніе цѣнъ, выгодное для мѣстностей съ хлѣбными избытками, всегда давитъ на мѣстности малопроизводительныя. О другихъ вліяніяхъ ж. д. распространяться не будемъ, а напомнимъ только одно, что каждая ж. д. вызываетъ болѣе или менѣе сильный переверотъ въ экономической жизни мѣстнаго населенія. Переверотъ этотъ *осложнитъ* ту сумму неблагоприятныхъ условій, какія указаны выше, и конечно можетъ только обострить кризисъ.

§ 18. Очертивъ, насколько позволили размѣры этого труда, экономическое положеніе района Каз. л. и характеръ торговаго движенія въ его предѣлахъ, обратимся къ финансовымъ расчетамъ по этой ж. д.

Согласно правительственной расцѣнкѣ стоимость Каз. л. при расчетѣ подвижнаго состава на 20 милл. п. груза или на 4 пары товарныхъ поѣздовъ въ сутки, опредѣлена въ 87,1 милл. р. кред. или по 70 т. р. за версту. Но расчетъ этотъ ниже дѣйствительности, ибо 1) опытъ всѣхъ русскихъ ж. д. за все время ихъ существованія ясно показалъ, что только тѣ линіи производительны, которыя перевозятъ около 40 милл. пудовъ груза; 2) для новыхъ ж. д., Екатерининской, Екатеринбургско-Тюменской и др. подвижной составъ рассчитывался на 8 паръ поѣздовъ (т. е. также на 40 милл. п.). Потому-то нельзя не принять за норму расчетъ на 8 паръ поѣздовъ *), причемъ стоимость Каз. л. отъ удвоенія подвижнаго состава **) опредѣлится въ 102,2 м. р. безъ расходовъ по реализаціи, которыя можно включить въ число ежегодныхъ выплатъ, т. е. брать не $5\frac{1}{4}\%$ съ капитала

*) При этомъ же количествѣ поѣздовъ ж. д. можетъ поднять и 50—60 м. п., смотря по равномерности движенія и по средней нагрузкѣ.

**) Стоимость подв. состава опредѣлена по правит. смѣтѣ въ 15,1 м. р.

(доходъ и погашеніе), а 6⁰/₀; для опредѣленія расходовъ эксплуатаціи можно принять болѣе умѣренную норму, по 1 р. 20 к. на поѣздо-версту, достигнутую на нѣкоторыхъ русскихъ ж. д. Так. обр. получается ежегодная выплата:

На расходы эксплуатаціи *) . . .	8 м. 557 т. р.
6 ⁰ / ₀ съ капитала	6 " 190 " "
Итого	14 м. 747 т. р.

Затѣмъ, чтобы опредѣлить—сколько потребно грузовъ для покрытія этой суммы, возьмемъ, какъ исходныя величины, тарифы: $\frac{1}{33}$ коп. съ пудо-версты, какъ средній по сѣти русскихъ ж. д., и $\frac{1}{40}$, какъ болѣе нормальный средній тарифъ для ж. д. большаго протяженія съ преобладающими тяжелыми грузами; так. образ. для покрытія ежегодныхъ выплатъ необходима такая коммерч. работа:

при ср. тарифѣ $\frac{1}{33}$ —48.665 милл. пудо-верстѣ.
 $\frac{1}{40}$ —58.988 " "

Если предположить, что пробѣгъ мѣстныхъ грузовъ=половинѣ протяженія ж. д., а транзитные грузы составлять половину всего количества, то необходимо:

	При тарифѣ $\frac{1}{33}$.	При тарифѣ $\frac{1}{40}$.
Транзитныхъ . . .	26,7 м. п.	32,2 м. п.
Мѣстныхъ	26,7 " "	32,2 " "
Всего . .	53,4 м. п.	64,4 м. п.

Если же транзитные грузы принять = $\frac{1}{3}$ всего количества, то необходимо:

	При тарифѣ $\frac{1}{33}$.	При тарифѣ $\frac{1}{40}$.
Транзитныхъ . . .	19,9 м. п.	24,2 м. п.
Мѣстныхъ	39,8 " "	48,4 " "
Всего . .	59,7 м. п.	72,6 м. п.

*) По 16 поѣздовъ въ день. 5840 поѣздовъ въ годъ, по 1221 в. пробѣга для каждаго=7.130,640 поѣздо-верстѣ.

Таковы гипотетическіе расчеты необходимаго для Каз. л. грузоваго движенія, которые могут варьировать отъ разныхъ причинъ *). Размѣры же того движенія, какого можно ожидать въ дѣйствительности, не могутъ быть опредѣлены даже приблизительно, хотя къ этому и были попытки **).

Раіонъ Уфимскаго направленія.

§ 19. Уф. л. отдѣляется отъ Оренбургской ж. д. почти подь прямымъ угломъ и прорѣзываетъ обширную территорію, отчужденную отъ удобныхъ путей сообщенія ***), постепенно отдаляясь и отъ Волги и отъ Оренбургской ж. д., перпендикулярно къ р. Бѣлой, которую пересѣкаетъ въ ея верхнемъ теченіи; отъ Камы ж. д. отстоитъ на 200 в., а за Уфой на 300 в. и болѣе; по Уралу ж. д. проходитъ около 300 верстъ, больше водораздѣлами, и примыкаетъ на его восточномъ склонѣ, къ ближайшему пункту плодородныхъ степей юго-зап. Сибири—къ Челябинѣ, связывая его съ лучшей пристанью на Волгѣ; кромѣ того, г. Челябинъ расположенъ на торгов. пути изъ Екатеринбурга въ Троицкѣ. Поперечная ж. д. вѣтвь между этими городами связываетъ Тюмень и Сибирскія воды, а также сѣверный Уралъ, съ сѣтью русскихъ ж. д. ****); упирается

*) При финансов. расчетахъ такого рода приходится принимать къ соображенію разные элементы, которые могутъ измѣняться или всѣ одновременно, или же одни могутъ измѣняться, а другіе—оставаться безъ измѣненія. Элементы эти: 1) стоимость дороги, 2) большая или меньшая продолжительность ея постройки, 3) количество подв. состава, 4) число поѣздовъ, 5) количество грузовъ, 6) размѣръ расхода, 7) стоимость реализаціи, 8) равновѣсность товарнаго движенія; если въ одну сторону идти грузовъ гораздо больше, чѣмъ въ другую, то при меньшемъ количествѣ грузовъ приходится держать больше подв. состава.

**) Министерство Путей Сообщенія исчисляеть грузы Каз. л.: по направленію къ Нижнему—19,7 м. п. къ Екатеринбургѣ—5 м. п., всего 23,7 м. п.

***) Если въ этой части Европ. Россіи, до Сибирскихъ областей включительно выдѣлить мѣстности, тяготящіяся (приблизно на 60 в.) къ Волгѣ, Камѣ, Оренбургской и Уральской ж. д., то не считая р. Бѣлой—ома всякихъ улучшенныхъ путей оказывается обширный край—сѣверо-вост. часть Сам. губ., почти вся Уфимская губ. кромѣ сѣверо-зап. угла (Мензель. у. и часть Бирскаго) почти вся т. Оренб. губ. кромѣ юго-зап. угла (Оренб. у.), южныя части Перм. губ.—всего до 6 т. кв. миль или до 300 т. кв. верстъ съ населеніемъ до 3½ мила.

****) Отъ Самары до Челябинъ 978 в., до Екатеринбургѣ 1178, до Тюмени 1490, до Перми 1646.

ж. д. въ самый населенный уголь южно-сибирскихъ житницъ: въ Челяб. уѣздѣ болѣе 300 т. жит. Далѣе въ степяхъ населеніе распредѣляется въ убывающемъ порядкѣ; съ удаленіемъ отъ Кургана густота уменьшается. Если условные размѣры района принять по 60 верстѣ въ обѣ стороны, то на всемъ пространствѣ насчитывается до 1½ м. жит. или по 13 челов. на кв. версту—населенность довольно слабая! болѣе крупные пункты—Самара съ 80 т. жит., Бугурусланъ—15 т., Уфа—30 т., Златоустъ—20 т., Челяба—10 т.

Въ условный районъ Уф. л., на пространствѣ 113 т. кв. в., входитъ сѣверо-вост. часть Самарской губ., большая часть (середина) Уфимской, сѣв. уголь Оренбургской и Южн. окраины Пермской; въ первой части до Белебея преобладаетъ русское населеніе, хотя попадаются татарскія и мордовскія селенія. Въ Уфим. губ. до Урала преобладаетъ башкирское населеніе, а въ районахъ Уфы, Белебея и на Уралѣ—плотное русское населеніе.

§ 20. Горныя богатства района разнообразны; въ первой части до Уфы—сѣрный колчеданъ, глины разныхъ сортовъ и пр.; за Уфой ж. д. проходитъ не только по самой широкой, но и по самой богатой части Урала; по запасу минеральныхъ цѣнностей южный Уралъ представляетъ одну изъ самыхъ большихъ сокровищницъ въ мірѣ; довольно указать на горы Магнитную и Качканаръ, на долины Миасскую и Соймоновскую, на Бакальскіе и др. рудники и пр. Повсюду говорятъ здѣсь о заброшенныхъ богатствахъ; повсемѣстное присутствіе огнеупорной глины ясно указываетъ на изобиліе огненныхъ породъ и на скрытые металлы. Золото (жильное и розсыпное), серебро, платина, мѣдь, желѣзняки лучшихъ породъ, кислосломъ, магнезитъ, графитъ, каменный уголь, драгоценные минералы и пр.—все это разсыпано щедрой рукою какъ въ заколдованномъ замкѣ, къ которому еще не найдено ключа.

Магнитный желѣзнякъ—богатѣйшій на Уралѣ по содержанию желѣза въ горѣ Магнитной Верхнеурал. у. Оренб. губ. (90 в. отъ ж. д.); этотъ неистощимый рудникъ почти не тронутъ рукою человѣческой. Богатыя мѣсторожденія магнитнаго желѣзняка—Теплогорскія (23 в. къ юго-западу отъ Кыштым. зав.) и на зап. склонѣ Златоустов. округа (21 в. къ сѣверо-западу отъ Златоуста).

Бурый желѣзнякъ—болѣе значительныя мѣсторожденія: Тесеминское и Орловское близъ г. Златоуста, Кисеганское и Ахтенское у. Кусинскаго завода, мощныя залежи у горъ „Шунда“ и „Иркыканъ“. Рудники Бакальскіе, Тяжелые, Верхне-Буланскіе, Успенскіе, Баландинскіе принадлежать къ богатѣйшимъ въ мірѣ *). Въ Оренб. губ. хорошія Каргалинскія руды, мало разрабатываемыя за отдаленностью. *Шпатовые желѣзняки*—близъ Саткинскаго зав. *Хромистый желѣзнякъ* (кислехромъ)—самое богатое мѣсторожденіе: Башартское въ верховьяхъ р. Бѣлой, въ Златоустов. и Міас. округахъ (въ дачахъ башкиръ и тептярей), болѣе всего къ югу отъ Міасскаго зав., въ Кыштымской долинѣ, близъ озеръ. особенно въ Оренб. губ. **) *Марганцевыя* руды попадаются вездѣ, но болѣе всего къ востоку отъ Преображен. завода, въ 7—8 в. отъ д. Уразаевой (на Міасо-Верхнеуральскомъ трактѣ) и др.

Мѣдная руда залегаетъ по обоимъ склонамъ Урала; на западномъ—мѣсторожденія Уренгайское (3 в. къ юго-западу отъ Златоуста), Фофановское (у Кусинскаго завода), Кирябинское, Кизникѣевское, Поляковское, Никольское; на вост. склонѣ—Березовское (3 в. къ югу отъ Ново-Міаса), Ключевское (10 в. къ сѣверовостоку отъ Міас.), Чистогорское и Бергъ-Директорское (къ юго-западу отъ Міас. зав.), Троицкое, Исакиевское и др.

Золото—въ Міасскомъ округѣ; мѣсторожденія—Березовское (на склонѣ Березовой горы), Смоленское (30 в. къ востоку отъ Міас. зав. близъ д. Непряхиной), Степное (къ юго-вост. отъ горы Кумачъ), Владиміро-Богородское (25 в. къ югу отъ Кундравинской станицы у д. Камбулатъ), Петровское (на р. Міасѣ, 2 в. ниже дер. Коробковской), еще неразработанное. Золотоносныя жилы встрѣчаются и за 50—60 в. къ сѣверо-востоку отъ г. Троицка, у с. Кочкарскаго; россыпи попадаютъ по рр. Нейвѣ, Уѣ, Міасу, Миндюку (притокъ Урала) и въ др. мѣстахъ.

*) И эти рудники и гора Магнитная содержатъ руду съ 60—65% содержания, а на легкоплавкости превосходящую руды горы Благодати.

**) Два рудника въ Верхнеурал. уѣздѣ ежегодно даютъ до 250 т. пудовъ, отправляемыхъ въ Англію для переработки на хромовые препараты.

Серебро—свинцовый блескъ встрѣчается во многихъ мѣстахъ; въ последнее время открыты мѣсторожденія: Михайловское—въ Кочкарской системѣ, а также—въ долинѣ р. Тоналыка (притокъ Урала), главн. образ. у д. Мамбетовой.

Платина найдена у западнаго склона горы Качка-наръ по р. Косъ и въ окруж. мѣстности; платиновыя розсыпи извѣстны и въ верховьяхъ р. Міаса у Наралинскихъ горъ.

Каменный уголь тянется огромнымъ пластомъ на 150 в. длины отъ 57° широты до Каменскаго завода; въ этомъ пластѣ содержится много антрацита; бурый уголь хорошаго качества (дающій 7—8% золы гораздо лучше Луньевского) залегаетъ въ районѣ г. Челябин, около Міасскаго и Кыштымскаго заводовъ, въ Соймоновской долинѣ и др. мѣстахъ.

Каолинъ, не уступающій по своимъ свойствамъ лучшей фарфоровой глинѣ, встрѣчается во многихъ мѣстахъ, но болѣе всего къ югу отъ г. Челябин.

Магнезитъ—выходы его извѣстны пока только между Верхнеозерной и Губерлинской станицами (Орск. у. Оренб. губ.), а также по границѣ Верхнеурал. и Троицк. у. около озера Калканъ.

Сырныи колчеданъ наполняетъ Соймоновскую долину, здѣсь мы имѣемъ неистощимые запасы сѣры, исчисляемые въ 50 м. п. Добыто же всего 50 т. п., и затѣмъ добываніе прекратилось.

Графитъ залегаетъ у г. Златоуста, въ Карандашевой горѣ и у оз. Еланчикъ въ Міас. округѣ.

Драгоценныя минералы—въ большемъ количествѣ встрѣчаются въ Ильменскихъ горахъ (24 в. къ сѣверу отъ Міас. зав.), затѣмъ дер. Сыростанъ (горный хрусталь), у горы Калканъ (яшма) и въ др. мѣстахъ.

Вообще на западномъ склонѣ Урала, въ его европейской части залегаютъ болѣе всего бурые желѣзняки, мѣдистые песчаники, каменный уголь и т. п. грубые, но полезные минералы: на вост. склонѣ чаще всего встрѣчаются обломочныя зеленокаменные породы, золото, хрусталь и др. дорогіе минералы.

§ 21. При всемъ плодородіи почвы въ районѣ утили-
лизирована только небольшая часть земли: съ удаленіемъ
отъ Самары пропорція пахатной земли все уменьшается
въ Самар. губ. пашни составляютъ до 70% всей земли,
въ Уфим.губ. распахана только $\frac{1}{10}$ всей земли, а за
Ураломъ—около $\frac{1}{100}$.

Въ Белеб., Уфим., и Златоустов. уѣздахъ изъ 5538 т. дес. земли
(не считая лѣса) считается 2463 т. дес. или 46% удобной; похъ по-
сѣвами занято 535 т. дес. или 9 $\frac{1}{2}$ %.
На земляхъ Сибирскаго Казачьяго войска изъ 5 мил. дес. посѣ-
вами занято 70 т. дес. или 14%.

Въ этомъ благодатномъ краю масса цѣлинъ; за Че-
лябой такое обиліе земли, что всякій пахнетъ гдѣ хочетъ;
аренда земель, и то за очень незначительную (отъ 20
к. до 1 р.) плату существуетъ только около г. Троицеа.
Вездѣ преобладаетъ экстенсивное хозяйство съ прими-
тивными способами обработки; изъ улучшенныхъ орудій
встрѣчаются только молотилки; въ послѣдніе годы рас-
пространяются купеческія запашки, истощающія почву.
Въ районѣ родится пшеница отличнаго качества *);
за Челябой успѣшно разводится бѣлотурка; кромѣ того
разводятся рожь, овесъ, полба, греча, ячмень; рожь и
пшеница въ Зауральскихъ степяхъ встрѣчаются даже
въ дикомъ состояніи.

На всемъ пространствѣ района—большіе избытки
хлѣба; средній остатокъ, за вычетомъ на сѣмена и на
потребленіе, опредѣляется даже по уменьшеннымъ офф.
свѣд. около 20 пудовъ на душу въ годъ, а въ Челяб.
уѣздѣ до 50 п. При такомъ расчетѣ общій излишекъ
доходить до 40 милл. п. По всѣмъ свѣдѣніямъ и теперь
изъ мѣстностей между Уфой и Самарой вывозится до
10 м. п. хлѣба.

По офф. свѣд. во всей Уфим. губ. за 1882 г., когда урожай счи-
тался неудовлетворительнымъ, при 1184 т. дес. посѣва.

	озим.	яров.	итого.
посѣяно тыс. четв. . .	572	828	1400
собрано	1610	2891	4501
Остатокъ	1038	2033	3101

*) Пшеница эта, вмѣстѣ съ Самарскою, получила высшую награду на Филадель-
фійской выставкѣ.

Въ Челяб. и Троицк. у. Оренб. губ. въ сложности за три года 1880—82 (изъ коихъ въ 1882 г. былъ плохой урожай).

	ржи	яч. пшен.	овса	картоф.	пр. яров.
посѣяно тыс. четв.	103	895	562	76	144
собрано	361	3519	2333	326	548
Остатокъ	258	2624	1771	250	404

Не считая овса и картофеля—остается, за вычетомъ на сѣмена, и на потребленіе (по 2 четв. на 420 т. ж.)—1804 т. четв. или около 12 м. п.

§ 22. Скотоводство во всемъ районѣ нашло благодарную почву; луговъ вездѣ много, особенно за Ураломъ.

На сто жителей приходится въ крайнихъ частяхъ района:

	лошадей.	рогат. скота.	овецъ,
въ Самар. губ. . .	40	26	94
Челяб. Уф. губ. . .	65	64	90

Овецъ во всемъ районѣ много, число лошадей и рогатаго скота возрастаетъ съ приближеніемъ къ Челябинбѣ; за Ураломъ развито табунное коневодство; киргизскія лошади, извѣстныя своей крѣпостью, очень цѣнны для кавалеріи; въ Уфим. губ. хорошія башкирскія лошади (упрямыя).

§ 23. Лѣсоводство въ первой части района до Уфы невелико; въ Самар. губ. лѣса составляютъ менѣе 10% пространства; болѣе значительныя лѣсныя полосы—около Бугуруслана и Белебея; до Уфы попадаютъ отдѣльныя рощи, а за Уфой—настоящая лѣсная полоса, особенно къ сѣверу отъ ж. д.; въ южныхъ частяхъ Уфим. губ. и около Уфы лѣсовъ меньше; къ Челябинбу лѣса рѣдѣютъ, а за Челябинбой разстилается степь съ отдѣльными рощами, коихъ болѣе чѣмъ достаточно для мѣстнаго потребленія.

На Уралѣ много хорошихъ строевыхъ и мачтовыхъ лѣсовъ; къ югу отъ Златоуста, по Уральскимъ горамъ хорошіе строевые лѣса—лиственные и хвойные; въ Троицкомъ у. Оренб. губ. замѣчательный сосновый лѣсъ, прилегающій къ Киргизской степи; вообще во всей сѣверной и зап. части Оренб. губ. лѣсовъ много. Породы очень разнообразны, въ Оренб. губ. преобладаетъ липа. Въ районахъ Уфы и Златоуста лѣса сильно вырубаются и цѣнность ихъ быстро растетъ.

Въ Уфим. губ. по планамъ генеральнаго межеванія за 1841 г. считалось 6515 т. дес. лѣса; къ 1884 г. осталось 5206 т. дес. (2360 т. дес. хвойнаго и 2846 т. дес. лиственнаго *), т. е. въ 40 лѣтъ убыло 1300 т. д. или 20%. Въ трехъ уѣздахъ: Белебеевскомъ, Уфим. и Златоустовскомъ было 3260 т. дес. осталось 2600 т. дес. т. е. убыло 660 т. дес. или 20%.

На земляхъ Сибир. Казач. войска лѣса занимаютъ до 409 т. дес. или 8% всего пространства.

Вообще, по отношенію къ населенію, лѣсовъ въ районѣ очень много; подобная пропорція встрѣчается только въ сѣв. губерніяхъ Россіи.

§ 24. Изъ другихъ добывающихъ промысловъ развиты—пчеловодство, огородничество; въ Кыштымскихъ, Каслинскихъ и др. озерахъ—рыболовство, во многихъ степныхъ озерахъ—добываніе соли.

§ 25. Обработывающая промышленность района представляется довольно многочисленными заводами, перерабатывающими сырье. Въ Самарѣ—большіе салотопенные заводы, паровыя мельницы и пр.; въ др. мѣстахъ губерніи встрѣчаются только мельницы и мелкіе заводы. Въ Уфим. губ. Белеб. у.—поташные заводы, въ Уфѣ—лѣсопильный, салотопенный и нѣсколько кожевенныхъ (всего произв. около $\frac{1}{2}$ м. р.); въ г. Златоустѣ—обширный сталелитейный зав. и оружейныя мастерскія, кожевенные, клееварные, и др. заводы **). На самой линіи и вблизи ея расположены всѣ главнѣйшіе горные заводы южнаго Урала: Миньярскій, Симскій, Никольскій, Минскій, Усть-Катавскій, Юрезанъ-Ивановскій, Саткинскій, Миассскій; на вѣтви—Каслинскій и Сысертскій; вблизи ж. д.—Катавъ-Ивановскій, Благовѣщенскій, Кусинскій, Верхне-и Нижне-Кыштымскій; подальше къ югу—Тирлянский, Бѣлорѣцскій (у Магнитной горы) и Верхній Авзяно-Петровскій; къ сѣверу—Уфалейскіе и Нязепетровскій; въ Стерлитам. уѣздѣ мѣдные заводы—Богоявленскій, Верхотурскій, Архангельскій и Воскресенскій. Всѣ эти заводы въ послѣдніе годы, по офф. свѣд., производили до 7 милл. пудовъ чугуна, 3 м. п. желѣза, до $1\frac{1}{2}$ м. п. стали и до 350 т. п. мѣди; заводы расположенные около ж. д. производили до 4 мил. п. чугуна и до $1\frac{1}{2}$

*) Лѣса эти при правильномъ хозяйствѣ, считая оборотъ рубки для лиственныхъ лѣсовъ въ 50 лѣтъ, а для хвойныхъ въ 100 лѣтъ, могутъ давать ежегодно до 700 м. п. древесной массы.

**) По р. Тоболу и притокамъ—крупчатныя мельницы.

м. п. желѣза. Между тѣмъ всѣ эти заводы оборудованы для производства втрое—вчетверо большаго.

Горное дѣло на Южномъ Уралѣ, какъ всѣмъ извѣстно, находится въ состояніи упадка, несмотря на всѣ данныя къ широкому развитію—обиліе опытныхъ рабочихъ, дешевизна жизненныхъ припасовъ, огромные запасы минеральнаго топлива и строительнаго матеріала, не говоря уже о минеральныхъ богатствахъ. Такое параличное состояніе обусловливается единственно отчужденіемъ этого края отъ остальнаго міра, вслѣдствіе бездорожицы, которая вызвала рядъ другихъ явленій, окончательно подорвавшихъ заводское дѣло, въ которое были вложены громадныя капиталы какъ частныя, такъ и казенныя, при томъ такое дѣло, которое можетъ сильно подкрѣпить напряженныя средства государства. Изъ числа этихъ явленій укажемъ на три главныя причины уменьшенія производства: 1) постепенное уменьшеніе частныхъ заказовъ, ибо потребители изъ внутренней Россіи въ виду того, что доставка съ Урала бываетъ только разъ въ годъ, закупаютъ здѣсь только часть годовой пропорціи, а остальное количество металловъ выписываютъ большей частію изъ-за границы; 2) сокращеніе заказовъ казенныхъ, которые, по ненадежности сообщеній, не всегда могутъ здѣсь выполняться своевременно; 3) развитіе желѣзодѣлательнаго производства на югѣ Россіи и въ Польшѣ, искрещенныхъ рельсовыми путями *). Все это ведетъ въ свою очередь къ объясненію явленій, съ перваго взгляда для насъ поразительныхъ; такъ механическіе заводы, лежащіе чуть не у подошвы Урала (въ Самарѣ, Симбирскѣ и т. п.), употребляютъ большей частію англійскій чугуны и австрійское желѣзо; при обиліи марганца на Ю. Уралѣ можно производить лучшую сталь, между тѣмъ и въ Уфим. губ. и въ Сибирь проникаютъ издѣлія изъ англійской стали; Усть-Катавскіе заводы производятъ болѣе милліона пудовъ превосходныхъ стальныхъ рельсовъ въ годъ, не имѣющихъ сбыта, а для Уральской и Оренбургской ж. д. шли отчасти

*) Для разработки мѣстныхъ горныхъ богатствъ устроены ж. дороги Доненкая, Екатерининская, Ивангородъ-Домбровская, всего до 2000 верстъ, тогда какъ исконный поставщикъ нашъ—Ураль, богатства котораго неизмѣнно выше, остается отрѣзаннымъ.

заграничные рельсы; Саткинский заводъ славится своими отливками, а Златоустовскій—клинками, между тѣмъ черезъ Уралъ переваливаютъ иностранныя отливки, а въ русскую армію идутъ менѣе доброкачественные Солингенскіе клинки добываніе магнезита обходится также дешево, какъ простаго строительнаго камня, запасы его на Ю. Уралѣ неистощимы, а мы получаемъ его въ огромномъ количествѣ изъ Англіи, откуда онъ доходитъ даже до Оренбурга (по 3 р. за пудъ); массы уральскаго кислехрома идутъ въ Англію, откуда возвращаются къ намъ въ видѣ выработанныхъ продуктовъ за цѣну въ 50—100 разъ высшую. Уральскій графитъ идетъ въ Германию и возвращается къ намъ въ видѣ карандашей.

Сказанное здѣсь относится также, хотя не въ такой сильной степени, къ Сѣв. Уралу, для котораго все же кое-что сдѣлано, хотя Уральская ж. д. и не принесла еще тѣхъ выгодъ, какія ожидались; и Сѣв. Уралъ, черезъ Екатеринбургъ и Челябину, можетъ войти въ общую связь съ сѣтью русскихъ ж. д.

Вообще во всемъ районѣ замѣчается какая-то промышленная анемія *), которую нельзя не признать вредною для отечества.

§ 26. Торговля сношенія района не такъ оживленны какъ въ районѣ Каз. л., который обладаетъ болѣе удобными путями и гуще населенъ.

Вывозятся въ др. районы: металлы, кислехромъ, графитъ, оружіе—съ Урала въ Нижній, въ низовыя губ. и др.; пшеница—на Сѣв. Уралъ и на Волгу къ Рыбинску; лѣсъ—на Волгу, въ Самар. губ. и къ Оренбургу; рыба и соль—изъ Зауральскихъ озеръ—въ южн. часть Перм. губ.; сало, кожи, шерсть, кор. масла—изъ Зауралья и Уф. губ.,—къ Казани, въ Сам., Саратов., Симб. и др. губерніи.

Ввозятся изъ др. районовъ—мануф., колон. и металлич. товары—изъ Центр. Россіи и заграницы; свѣчи и мыло—

) По словамъ ген. Горлова, осматривавшаго Урал. заводы и издававшего особую книжку, заводы отъ Златоуста до Симы могутъ занять 21 т. рабочихъ и выработать 12 м. п. чугуна, нынѣ же ими вырабатывается до 2 м. п. чугуна и 700 т. п. жести.

изъ Казани, спиртъ—изъ Сам. и др. губ., чай и мѣха—изъ Сибири, Илецкая соль—для южн. части Уф. губ.

Транзитъ — направленный главн. образ. въ одну сторону, изъ Югозап. Сибири въ вост. и среднюю Россію; тѣ же сало, кожи, шерсть, кор. масло, кость и т. п. въ Оренбургъ, Самару и Уфу для дальнѣйшей отправки; черезъ районъ прогоняется въ Россію степной скотъ; отъ Троицка идутъ среднеазиатскіе товары, дошедшіе туда караваннымъ путемъ.

Мѣстное передвиженіе въ предѣлахъ района далеко не такъ развито, какъ въ районѣ Каз. л.; оно выражается главн. образ. въ подвозѣ рудъ, топлива и жизн. припасовъ къ горнымъ заводамъ, металлобъ и лѣса—въ земледѣльч. мѣстности, сала и кожъ—на салотоп. и кожев. заводы, киргизской соли и рыбы—на Уралъ, разнаго сырья—на приуральскія ярмарки, и пр.

Тогда какъ въ районѣ Каз. л. главная масса товаровъ идетъ воднымъ путемъ, здѣсь—большая часть грузовъ передвигается по *первобытнымъ* грунтовымъ дорогамъ и небольшая часть—сплавомъ по р. Бѣлой и ея притокамъ; часть лѣса сплавляется по р. Сакмарѣ въ южн. часть Оренб. губ. и въ Уральскую область. Вообще часть года весь районъ Уф. л. остается вовсе безъ путей, а въ остальное время пользуется путями далеко несовершенными; въ распутицу всѣ заводы и торговые пункты края остаются совершенно изолированными, а въ сухое время пользуются неудобнымъ колеснымъ путемъ; болѣе же удобный, хотя также дорогой, путь—зимній; перевозка по этимъ путямъ, при длинныхъ разстояніяхъ часто поглощаетъ половину стоимости продукта, часто бываетъ и такъ, что провозная плата превышаетъ эту стоимость; при этомъ надо принять въ соображеніе, что гужевыя цѣны здѣсь выше, чѣмъ въ районѣ Каз. л., гдѣ искони существуютъ профессиональные возчики и организованныя транспортныя предпріятія; здѣсь же это не такъ развито, т. к. населеніе рѣже и движеніе грузовъ не такъ постоянно.

Грузы, идущіе изъ юго-зап. Сибири въ Центр. Россію и къ Волгѣ, должны подыматься 200—500 верстъ гужомъ до Тюмени или до Екатеринбурга (съ платою по 20—50 коп.

съ пуда), а оттуда платить по ж. д. до Перми по 15—20 коп. съ пуда*), да за двѣ перегрузки по 5 коп. съ пуда так. образ. доставка до Камы обойдется отъ 40 до 80 коп. съ пуда—плата, которой хлѣбные грузы не выдержать; другіе грузы, болѣе цѣнные, какъ-то: сало, шерсть, кожи, масло, хотя и выдерживаютъ провозъ на 500—800—1000 верстъ къ Уфѣ и къ Оренбургу, но провозная плата часто удваиваетъ ихъ стоимость; хлѣбъ же везется главн. образ. изъ Уфим. губ. при чемъ подвозка за 100—150—200 верстъ къ пристанямъ и къ Оренбургской ж. д. обходится до 30—40 коп. съ пуда; грузы Златоустовскихъ заводовъ за зимній подвозъ къ Шакѣвской пристани на р. Уфѣ должны выносить расходъ по 15—20 к. съ пуда. Главные пути гужевого транзита—отъ Петропавловска: 1) на Курганъ и Челябину и 2) на Троицкъ; отъ Челябины значительное движеніе къ Екатеринбургѣ и къ Уфѣ; отъ Троицка—на Верхнеуральскъ къ Оренбургу.

Незначительная *водная стѣ*, какою пользуется районъ Уф. л., не можетъ идти и въ сравненіе съ тѣми водами, какія прорѣзываютъ вдоль и поперекъ районъ Каз. л. Насколько значительнѣе затрудненія для судоходства, представляемыя рѣками Уфимско-Уральскаго района, настолько выше и стоимость сплава по нимъ, сравнительно съ рѣками района Каз. л.

По р. Бѣлой безпрепятственное судоходство начинается отъ Уфы; замедленія происходятъ только въ меженное время въ годы мелководья, но особыхъ затрудненій рѣка эта не представляетъ. Далеко не такъ удобно судоходство по р. Уфѣ, по ея притокамъ Аю Юрезани и др. рѣчкамъ, начавшееся здѣсь не болѣе 15 лѣтъ тому назадъ. Сплавъ продолжается всего 10—12 дней, съ весенней волной, и всякое замедленіе можетъ задержать грузъ еще на годъ; кромѣ того, при невозможности обратнаго взвода судовъ, приходится ежегодно строить новыя, однопутинныя барки, между тѣмъ лѣса по берегамъ этихъ рѣкъ рѣдѣютъ какъ отъ хищнической эксплуатаціи, такъ и отъ ежегодной постройки сотенъ барокъ, постройка

*) Предполагая открытіе ж. д. отъ Тюмени до Екатеринбурга въ 312 в. длиною.

коихъ съ каждымъ годомъ дорожаетъ *), при томъ же прежнія барки продаются почти за безцѣнокъ.

Кромѣ того, за отсутствіемъ лицъ, специально занимающихся доставкой грузовъ, каждый товаротправитель вынужденъ самъ строить суда и для постройки нанимать рабочихъ изъ Нижегород. губ. и изъ Чистопол. у. Казан. губ. Немудрено поэтому, что въ 1882 г. на Красноуфимской пристани каждая барка обошлась въ 1400 руб. а на устьѣ Ая подчали отъ 2½ т. до 4 т. р.; барки, дошедшія до Рыбинска, продавались тамъ за ¼ стоимости, а до — Петербурга по 100—150 р.; подчали же доходятъ только до Вѣлой, тамъ перегружаются въ баржи и продаются менѣе, чѣмъ за полцѣны.

Все это тяжело ложится на провозъ грузовъ, которые съ проведеніемъ ж. д. перейдутъ на нее за недостаткомъ барокъ и за дороговизною сплава. Количество грузовъ, сплавляемыхъ по р.р. Аю, Юрезани и Уфѣ, доходить до 5½ м. п.

Изъ вѣдомостей, печатаемыхъ при Казанской биржѣ, видно, что въ 1882 г. на Уфимскихъ пристаняхъ было заготовлено 1536 т. п. овса, 258 т. п. пшеницы, 146 т. п. ржи, 323 т. п. муки и крупы, 8 т. п. гречи, 320 т. п. сѣмени, 40 т. п. кудели, 40 т. п. сала и 5 т. п. кор. масла, всего 2676 т. п. кромѣ того отправлено до 2600 т. п. горнозаводскихъ грузовъ, а именно:

рѣки.	пристан.	заводы.	колич.
Юрезань		Катавскіе и Юрезань-Ивановскіе	500 т. п.
Ай:	{ Саткинская . . .	Саткинский и др.	
	{ Мясогутовская . .	казенные заводы . .	500 . .
	{ Метелинская . . .		
Уфа:	{ Михайловская . .	Сергинскіе	600 . .
	{ Ураинская	Кыштымскіе	600 . .
	{ Н.-Уфалейская . .	Сергинско-Уфал. . .	300 . .
		Артинский	100 . .

Всѣ эти заводы, кромѣ Артинскаго, расположены близко отъ Уф. л. и предпочтутъ водяной перевозкѣ желѣзнодорожную.

Направленіе ж. д. къ Самарѣ важно въ томъ отношеніи, что Самарская пристань не только самая удобная на Волгѣ (баржи и пароходы подходятъ къ самому берегу), но и единственная, на которой, благодаря раннему вскрытію и позднему замерзанію р. Самары, навигація продолжается мѣсяць-полтора долѣе, чѣмъ на другихъ волжскихъ пристаняхъ и на Камѣ, такъ что самар-

*) По словамъ мѣстныхъ промышленниковъ въ близкомъ будущемъ постройка барокъ, по дороговизнѣ ихъ, станетъ положительно невозможною.

скіе грузы являются въ Петербургѣ въ то время, когда пермскіе, казанскіе, саратовскіе и др. караваны только трогаются съ мѣста. Понятно, что и товарный оборотъ при направленіи ж. д. къ Самарѣ долженъ происходить быстрѣе; потому для уфимскаго и зауральскаго хлѣба— прямой расчетъ идти на Самару, откуда онъ скорѣе дойдетъ по назначенію. Кромѣ того Самара—главный рынокъ въ Россіи по торговлѣ саломъ и первая пристань по вывозу пшеницы (средн. ежегодн. вывозъ—около 20 м. п.); съ проведеніемъ Уф. л., здѣсь должны открыться новыя склады хлѣба, сала, масла и пр. Съ Самарой болѣе всего сносятся (по банков. свѣд.) Спб., Москва, Рыбинскъ, Ярославль, Саратовъ, Оренбургъ, Нижній, Казань, Уральскъ, Вятка, Ирбитъ и др. И теперь Самарская пристань какъ складочный пунктъ,— первая въ Россіи; обороты ея надо считать десятками миллионѣвъ. Самара служить также распредѣлительнымъ пунктомъ для товаровъ, идущихъ на потребленіе Сам. края. Оборотъ ея ж. д. станціи въ 1883 г. до 13¹/₂ м. п. *), въ т. ч. до 8 м. п. хлѣба:

Уфа съ пристанью на р. Вѣлой (отправляется болѣе 3 м. п.), собираетъ хлѣбные грузы за 100—150 в. да же изъ-за Урала, кромѣ хлѣба—до 700 т. п. сырья **)! Съ Уфой въ болѣе дѣятельныхъ сношеніяхъ находятся (по банк. свѣд.)—Спб., Москва, Нижній, Казань, Сама-

*) Отправлено изъ Самары по ж. д.	
Лѣсной мат.	1552 т. п.
Зерн. хлѣбъ	1034 „ „
Кирп. и камень	638 „ „
Пшен. мука.	467 „ „
Керосинъ	167 „ „
Мануф. тов.	126 „ „
Мѣшки.	107 „ „
Известъ, алеб.	96 „ „
Смола	89 „ „
Желѣзо	82 „ „
Мет. надѣля	80 „ „
Пр.	971 „ „

5409 т. п.

Прибыло въ Самару по ж. д.	
Зерн. хлѣбъ	4883 т. п.
Пшен. мука.	920 „ „
Пшено.	442 „ „
Соль.	365 „ „
Льн. сѣмя	352 „ „
Сахаръ.	226 „ „
Хлопокъ	162 „ „
Отрубн.	144 „ „
Пр.	555 „ „

8049 т. п.

**) По свѣд. коммисіи, производившей изысканія.

ра. Съ проведеніемъ Уф. л. здѣсь должны образоваться склады желѣза *); часть грузовъ, назначенныхъ къ сплаву водою, пойдетъ мимо Уфы на Самару, т. к. лишній расходъ на провозъ по ж. д. покроется болѣе скорой и дешевой отправкою отъ Самарской пристани, тѣмъ болѣе, что въ Самарѣ фрахты съ половины мая часто понижаются, а по Вѣлой, наоборотъ, повышаются вслѣдствіе неудобствъ и дороговизны обратнаго взвода судовъ. *Златоустъ*—торгов. центръ Южнаго Урала по снабженію горнозаводскаго населенія. *Челяба*—транзитный пунктъ для степныхъ грузовъ; въ районѣ Уф. л. находятся *Крестовская ярмарка* и *г. Далматовъ* въ Шадр. у.—важные центры по торговлѣ южносибирскимъ сырьемъ; въ степяхъ—*Троицкъ*, *Акмола*, *Курганъ*, *Петропавловскъ* и др. (подробности—ниже).

Въ Акмолин. области считается 24 ярмарки съ привозомъ на 2 м. р., въ Сиб. Каз. войскъ по офф. свѣд. торговый оборотъ=5½—6 м. р.

Вообще, торговля района Уф. л. находится въ застоѣ. Кромѣ общаго земледѣльческаго кризиса, признаки котораго рѣдко обозначились въ Россіи за послѣднее время, здѣсь были мѣстныя вліянія, но совсѣмъ инаго характера, чѣмъ въ районѣ Каз. л.; тамъ торговый застоѣ произошелъ отъ неурожаевъ и отъ вызваннаго ими промышленнаго кризиса; здѣсь—торговля находится въ крайне ненормальныхъ условіяхъ отъ бездорожицы, отъ сжатости рынковъ, отъ невозможности рассчитывать на правильный, опредѣленный сбытъ. Капиталы обращаются еще медленнѣе, чѣмъ въ районѣ Каз. л., одинъ разъ въ 1—1½—2 года; производители еле существуютъ, да и торговцы не всегда имѣютъ выгоду, ибо часто товары доставляются несвоевременно и съ рискомъ, это заставляетъ платить *пониженные цѣны* крестьянамъ и др. производителямъ, ибо изъ цѣнъ этихъ вычитаются: 1) расходы по заготовкѣ; 2) расходъ по храненію; 3) % на капиталъ; 4) неизбѣжное повышеніе цѣнъ гужеваго подвоза, т. к. масса товаровъ перевозится въ краткій

*) Не въ самомъ городѣ, а немного выше, гдѣ проецированъ переходъ Вѣлой.

промежутокъ времени; 5) рискъ отправки по мѣстнымъ рѣкамъ; 6) рискъ возможнаго пониженія цѣнъ въ Петербургѣ, Самарѣ, Нижнемъ, и др. рынкахъ, куда сразу поступаетъ масса хлѣба, желѣза, сала и пр., 7) расходы страхованія. Предметы привозимые для мѣстнаго потребленія приходится запасать на цѣлый годъ и держать въ складахъ; это въ свою очередь вынуждаетъ брать возвышенныя цѣны съ мѣстнаго населенія за продукты др. раіоновъ. Все это, вѣстѣ взятое, тяжело ложится и на покупательныя силы населенія сокращая, мѣстные рынки и обороты. Торговое движеніе неравномѣрно распредѣляется во времени и пространствѣ; болѣе оживленный торгъ — зимою и въ началѣ навигаціи, вблизи рѣкъ и на зауральскихъ ярмаркахъ; въ другое время и въ др. мѣстахъ торговля очень вялая. Разница цѣнъ доходитъ иногда до 100⁰/о; подвозъ къ пристанямъ часто обходится для хлѣба столько же, сколько онъ стоитъ на мѣстѣ, а для горнозаводскихъ и др. грузовъ иногда — до 50⁰/о.

Хлѣбная торговля болѣе всего испытываетъ на себѣ всѣ послѣдствія такого отчужденія края отъ центровъ сбыта. Цѣны на хлѣбъ стоятъ здѣсь вообще низкія; при среднихъ урожаяхъ земледѣліе едва выручаетъ затраты, а при обильныхъ урожаяхъ, когда стоимость обработки возвышается, а цѣны на хлѣбъ падаютъ еще ниже, — бываютъ случаи разоренія: часто бываетъ, что въ урожайные годы спросъ уменьшается, и съ хлѣбомъ некуда дѣваться *); иногда при такомъ урожаѣ цѣны понижаются, бываетъ и наоборотъ **); условія производства совершенно несоизмѣримы съ условіями сбыта; отсюда — и земледѣльцы бѣдствуютъ, и торговля поставлена въ невозможность развиваться; между тѣмъ земли здѣсь неистощены, земледѣліе не страдаетъ отъ тѣхъ золь, какія подтачиваютъ его въ Казанскомъ раіонѣ и въ др. мѣстахъ Россіи; потому-то здѣсь колебанія урожайности невелики, что представляетъ очень благоприятное

*) Въ Зауральѣ бывали примѣры, что пшеницей кормили свиней.

**) Въ 1882 г. средніе цѣны, при плохомъ урожаѣ, въ Уфим. губ. за четверть въ 9 пудовъ: пшеницы — 8 р. 53 к., пшен. муки — 9 р. 38 к., ржи — 5 р. 74 к., рж. муки — 6 р. 54 к.

явленіе и въ торговомъ и въ продовольственномъ отношеніяхъ. При существующихъ низкихъ цѣнахъ, Уфимскій и Зауральскій хлѣбъ можетъ идти за тысячи верстъ, гдѣ есть спросъ, вообще исполнѣ послужить урегулированію хлѣбнаго продовольствія; въ Челябинѣ пудъ пшеницы обыкновенно стоитъ около 40 к., хотя иногда доходить и до 20 к.; даже при возвышенныхъ здѣшнихъ цѣнахъ и изъ Уфы *) и изъ Челябинъ прямой расчетъ отправлять пшеницу въ Петербургъ, гдѣ цѣна выше на 6 р. съ куля, провозъ же отъ Уфы обойдется около 4 р., а отъ Челябинъ 4¹/₂ р.; при низкихъ здѣшнихъ цѣнахъ въ Петербургѣ куль пшеницы на 8—9 р. дороже. Въ отпускѣ Зауральской пшеницы первенствующее значеніе, по свѣд. комиссіи, производившей изысканія въ 1883 г., имѣютъ Челябинскій и Троицкій уѣзды. Зауральская пшеница, съ проведеніемъ Уф. л., направится въ разныя стороны—къ Екатеринбургѣ, а оттуда на заводы Сѣв. Урала, на Луньевскую вѣтвь и въ сѣверныя мѣстности—къ Уфѣ и къ Самарѣ; часть первой путины уйдетъ въ Уфу на р. Бѣлую, но большая часть должна идти на Самару, откуда болѣе дешевый и скорый сплавъ.

Въ мѣстности къ сѣверу отъ Екатеринбургѣ цѣна рж. муки не бываетъ дешевле 80 к. за пудъ, а овесъ въ 1884 г. дошелъ въ Екатеринбургѣ до 1 р. 50 к.—1 р. 60 к. за пудъ. Т. о. подвозъ дешеваго хлѣба изъ Челябинъ облегчитъ все заводское производство обширнаго края между Сѣверной Камой и Ураломъ.

Сбытъ *лѣса* болѣе обезпеченъ, и лѣсная торговля не подвергается такимъ колебаніямъ, какъ другіе виды торговли; поэтому-то на утилизацію лѣса по берегамъ рѣкъ и направлены усилія многихъ здѣшнихъ промышленниковъ; цѣны на лѣсные матеріалы сильно поднимаются, и береговья чащи сильно обрѣдѣли; за то въ лѣсныхъ мѣстностяхъ, удаленныхъ отъ рѣкъ, лѣсъ часто гниетъ на корню, а на отопленіе иногда употребляются даже дубовыя дрова. Съ проведеніемъ Уф. л., когда земледѣльческая культура, горное хозяйство и мѣстная торговля будутъ урегулированы, должно придти въ правильное положеніе и лѣсное хозяйство.

*) Въ 1882 г. четверть пшеницы стоила въ Уфѣ 8—8¹/₂ р., въ Петербургѣ — 13—14 р.

Торговля металлами, какъ и можно было ожидать, находится въ самомъ удрученномъ состояніи. При всемъ желаніи уральскихъ заводчиковъ отпускать больше и дешевле, они могутъ доставлять желѣзо только разъ въ годъ, а это вынуждало бы заводчиковъ и торговцевъ внутренней Россіи держать большой оборотный капиталъ, необходимый для закупки на Уралѣ сразу всего годового количества, а такихъ капиталовъ у нихъ нѣтъ. Кромѣ того, они не могутъ разсчитать спросъ на весь годъ, а также и того—какіе сорта потребуются; наконецъ—владѣльцы механич. заводовъ центральной и черноземной Россіи, прилегающей къ Уралу, не всегда могутъ разсчитывать на своевременную доставку оттуда и рискуютъ остаться нѣкоторое время вовсе безъ матеріала. Все это вынуждаетъ ихъ брать на Уралѣ только часть годовой пропорціи, а остальное количество выписывать частями, за болѣе дорогую цѣну, изъ Петербурга, изъ Варшавы и др. мѣстъ. Вслѣдствіе плохихъ сообщеній, особенно по горнымъ мѣстностямъ, даже въ самое производство заводовъ нельзя ввести точныхъ разсчетовъ, т. к. подвозка руда сопряжена съ затрудненіями; такъ: каргалинскія руды изъ Оренб. губ. должны дѣлать 150—300 в. гужемъ на заводы Южнаго Урала; между тѣмъ по Уф. л. желѣзо можетъ идти далеко въ Вост. и Центр. Россію, тѣмъ болѣе что оно будетъ дополнительнымъ грузомъ для другихъ ж. д. и повезется по спеціальному тарифу, такъ что отъ Златоуста до Самары перевозка по ж. д. обойдется около 12 коп. съ пуда, до Орла около 30—35 коп., до Москвы 28—30 к. *).

Шерсть, кожи, сало, коровье масло—грузы цѣнные; разница между покушной цѣною на мѣстѣ и продажною въ Самарѣ, Саратовѣ и др. доходить до 2—3—4 р. съ пуда, такъ что грузы эти смѣло выдержатъ ж. д. перевозку до самыхъ западныхъ портовъ.

Торговля скотомъ ведется въ довольно широкихъ размѣрахъ; чрезъ Златоустов. и Бирск. уѣзды Уфим. губ. прогоняется на Каму и въ Казанскую губ. до 40 т. го-

*) Считаю по $\frac{1}{100}$ съ пудовъ; и теперь желѣзо идетъ изъ Рейнской Провинціи въ Москву по 35 к. съ пуда, т. е. по $\frac{1}{100}$.

ловъ киргизскаго скота; по Уф. л., должно пойдти много мяса, т. к. въ степномъ скотѣ мало живаго вѣса и его выгоднѣе везти по ж. д. въ видѣ мяса.

Изъ друг. товаровъ ж. д. повезетъ *соду*, *) *чай*, *мѣха*, разн. *среднеазіатскіе* товары отъ Троицка, *рыбу*, *соль*, *мануфактурные*, *колоніальныя* тов. и пр.

§ 27. Уф. л., въ противоположность Казанской, должна разсчитывать не только на транзитные, но главн. образ. на мѣстные грузы, почему и **полоса тяготѣнія** къ этой ж. д. должна быть гораздо шире, чѣмъ къ Каз. л. тѣмъ болѣе что другихъ конкурирующихъ путей нѣтъ, и Уф. л., будетъ единственною артеріею для этого обездоленнаго края. Вообще, въ первой части, до Белебея, районъ уже, ибо съ сѣвера значительная часть мѣстныхъ произведеній будетъ по-прежнему тянуть къ Волгѣ и Камѣ, а съ юга—къ Оренбургской ж. д. **). Отъ Белебея полоса тяготѣнія постепенно расширяется; къ сѣверу она должна захватить пространство болѣе, чѣмъ на 100 в. а къ югу еще болѣе; къ Челябинѣ надо ожидать подвоза за 400—500 и болѣе верстъ, напр. отъ Петропавловска, который въ свою очередь собираетъ сырье за 150—200 верстъ. Въ зимнее время полоса тяготѣнія должна значительно расширяться, а лѣтомъ—въ районѣ Уфы часть грузовъ отвлечется по рѣкѣ Бѣлой; прочія рѣки района должны будутъ уступить свои грузы желѣзной дорогѣ, ибо мѣстная торговля и теперь еле выдерживаетъ расходы на постройку барокъ. При доставкѣ отъ Челябины до Самары по 1 р. 40—1 р. 60 к. съ куля будетъ очень выгодно отправлять отсюда пшеницу, и мѣстныя цѣны должны подняться ***); земледѣліе получить новыя средства, производительность расширится, будетъ введено правильное хозяйство. Вообще районъ Уф. л. долженъ быть и потому широкъ, что по ж. д. пойдутъ здѣсь не одни только легкіе цѣнные грузы, какъ

*) По свѣд. Правленія Вережниковскаго завода на Уф. л., пойдеть до 300 т. п.

**) И теперь къ Оренбургской ж. д. тяготѣютъ съ сѣвера уѣзда Бугурусланскій, южныя части Белебеевскаго и юго-зап. уголъ Стерлитамакскаго, т. е. грузы подвозятся за 150 в., а къ Оренбургу—отъ Троицка, Орска, Ташкента, Кокана.

***). Такъ теперь въ Челябинѣ куль пшеницы бываетъ по 4 р., а въ Самарѣ 8—9 р.; при провозныхъ расходахъ даже въ 2 р., Челябинскія цѣны поднимутся на 2—3 р. съ куля.

по Каз. л., но и грузы тяжелые въ родѣ хлѣба, желѣза, лѣса и проч.

§ 28. Какъ обрисовано выше—районъ Уф. л. и въ экономическомъ и въ торговомъ отношеніи *чуждъ*; земледѣлецъ въ этой благодатной странѣ едва поддерживаетъ жалкое существованіе. Мѣстное населеніе *продаетъ свои произведенія за-дешево* (см. выше стр. 40—41), *и покупаетъ продукты др. районовъ за возвышенную цѣну*; отсюда—крайняя неразвитость потребностей; при необеспеченности сбыта и при колебаніяхъ цѣнъ удовольствіе населенія не всегда обеспечено; работы на горныхъ заводахъ сокращены вдвое и втрое; такъ на Златоустов. заводѣ изъ 7 т. рабочихъ распушено 4½ т.; но и тѣ рабочіе, какіе остались, имѣютъ работу не круглый годъ; т. о. здѣсь нарастаетъ промышленный пролетариатъ. Въ иные годы весь этотъ край задыхается отъ избытка хлѣба; а рядомъ—за Екатеринбургомъ—хлѣбъ дорогъ, населеніе часто голодаетъ; съ другой стороны въ Самарскомъ краѣ—изрѣдка, но бываютъ голодовки, имѣющія исключительное значеніе, т. к. оказываютъ потрясающее вліяніе на всю хлѣбную торговлю Россіи; южная Россія также вынесла рядъ угнетающихъ неурожаевъ. Между тѣмъ богатая Уфимско-Зауральскія житницы какъ нельзя лучше могли бы служить предохранительнымъ клапаномъ въ подобныхъ случаяхъ. Вообще, упадокъ края зависитъ не отъ хозяйственнаго кризиса, какъ въ районѣ Каз. л., а единственно отъ отсутствія удобныхъ путей; по этой же причинѣ юговост. Сибирь не можетъ заселяться, и развитіе золотодобыванія въ зап. Сибири, столь многообѣщающее *), пока немыслимо.

§ 29. Переходя къ финансовымъ расчетамъ по Уф. л., для вывода ея коммерческаго значенія, беремъ за исходную величину правительств. расцѣнку сдѣланную на 4 пары тов. поѣздовъ въ сутки; по этой расцѣнкѣ стои-

*) Золотодобываніе сосредоточено у насъ главн. обра. въ Вост. Сибири въ Олекминской системѣ, гдѣ оно сопряжено съ большими расходами, и многіе пріиски существуютъ только благодаря низкому курсу кредитн. рубля. Въ Западной же Сибири, особенно въ Алтайской системѣ на кабинетскихъ земляхъ и ближе, въ Кокчетавскихъ горахъ, гдѣ обнаружены богатые золотоносные пласты, производство должно обходиться дешево при дешевизнѣ хлѣба, сѣна, лошадей и пр.

мость линіи Самара-Уфа-Челяба (941 в. дл.) опредѣлена по 56¹/₂ т. р. кред. за версту или всего въ 53,2 м. р. Переводя эту расцѣнку къ болѣе нормальной т. е. на 8 паръ поѣздовъ, получаемъ—по 70 т. р. за версту или 65,9 м. р. Ежегодныя выплаты по такой линіи составляютъ:

Расходы эксплуатаціи по 1 р. 20 к.:	
на поѣздоверсту *)	6 м. 594 т. р.
6% съ капитала (процентъ, погашеніе, реализація)	3 „ 955 „ „
	10 м. 549 т. р.

Для покрытія этой суммы необходимо при среднихъ тарифахъ:

по ¹/₃₃ к. — 34812 м. пудоверствъ
 „ ¹/₄₀ „ — 42196 „ „

Предполагая транзитъ = половинѣ всѣхъ грузовъ, а пробѣгъ мѣстныхъ грузовъ = половинѣ разстоянія, получаемъ необходимое количество грузовъ:

	при тарифѣ ¹ / ₃₃	при тарифѣ ¹ / ₄₀
Транзитныхъ .	24,7 м. пудовъ.	29,9 м. пудовъ.
Мѣстныхъ . .	24,7 „ „	29,9 „ „
Итого . .	49,4 м. пудовъ.	59,8 м. пудовъ.

Если же предположимъ транзитъ = ¹/₃ всѣхъ грузовъ, то необходимо перевезти для покрытія расходовъ и %:

	при тарифѣ ¹ / ₃₃	при тарифѣ ¹ / ₄₀
Транзитныхъ .	18,5 м. пудовъ.	22,4 м. пудовъ.
Мѣстныхъ . .	37,0 „ „	44,8 „ „
Итого . .	55,5 м. пудовъ.	67,2 м. пудовъ.

Отъ опредѣленія же вѣроятнаго количества грузовъ, какого можно ожидать по Уф. л. **), мы воздержимся, ибо это вопросъ очень сложный, при томъ товарное движеніе зависитъ отъ многаго множества причинъ. За-

*) 5840 поѣздовъ въ годъ по 941 в. = 5495440 пудоверствъ.

**) М-во путей сообщенія исчисляетъ, что на Уф. линію съ первыхъ же лѣтъ ея эксплуатаціи, поступитъ 57 милл. п.

мѣтимъ только, что товарное движеніе по Уф. л. по всей вѣроятности будетъ очень равномерно распредѣляться въ обѣ стороны.

Обзоръ главнѣйшихъ эконолическихъ факторовъ.

а) Сибирская торговля.

§ 30. Подъ именемъ *сибирскихъ* товаровъ принято считать не только грузы изъ самой Сибири, но и Зауральскіе, даже—Пермскіе и Уфимскіе.

Послѣ нашего изслѣдованія на мѣстѣ, мы имѣемъ возможность установить дѣйствительное направленіе торговаго тока изъ Сибири въ Россію и обратно *). Здѣсь прежде всего отчетливо выдѣляются два экспортныхъ района въ Сибири—дальній и ближній.

§ 31. Первый районъ—дальняя Сибирь—сѣв. часть Тобольской губ., побережье Иртыша и вся сторона къ востоку отъ этой рѣки, т. е. сѣв. уголь Семипалат. области, районъ г. Омска, Томская губ. и далѣе до Иркутска и озера Байкала; осталная часть Сибири, за оз. Байкаломъ—области Забайкальская, Амурская, Приморская, южн. окраины Якутской—имѣетъ тяготѣніе къ Восточному Океану и въ торговомъ отношеніи все болѣе и болѣе завоевывается нашими заантлантическими друзьями. Изъ Россіи товары проникаютъ туда не всегда и то въ ничтожномъ количествѣ. Так. образ. *далеко не вся Сибирь* можетъ быть принята въ расчетъ при обсужденіи вопроса о ж. д. къ Сибири.

На всю восточную Сибирь за Байкаломъ вліяніе Иркутской ярмарки уже не распространяется т. к. иностранные товары (въ видѣ льготъ пріамурскимъ поселенцамъ) пропускаются безпошлинно черезъ порты Вост. Океана, и русскіе товары съ ними соперничать не могутъ при громадности разстояній и неудобныхъ путяхъ.

Самый крайній торговый и складочный пунктъ этой Сибири—г. Иркутскъ, отъ котораго хотя и идутъ два

*) Принимая въ соображеніе товары собственно-Сибирскіе и Зауральскіе.

тракта—на Читу и на Якутокъ—но грузовое движеніе по нимъ ничтожно; еще по второму тракту идетъ немного товаровъ въ Якутскъ, а также разные припасы и металлы въ Олекминскую тайгу на золотые прииски *).

§ 32. Вся эта Сибирь, къ востоку отъ Тобольска и Омска до Байкала, посылаетъ въ Россію свои грузы воднымъ путемъ—изъ Семипалатинска и Омска по Иртышу, изъ Томска по Томи, Оби и Иртышу; грузы эти сходятся у Тобольска и слѣдуютъ далѣе по р. Тоболу, потомъ—одна часть идетъ по р. Ницѣ, а также и гужомъ, къ Ирбиту; другая меньшая часть—по р. Турѣ къ Тюмени, для дальнѣйшаго слѣдованія волокомъ черезъ Уралъ на Каму.

Изъ Ирбита, по окончаніи ярмарочныхъ сдѣлокъ грузы идутъ на Каму, къ Перми, какъ къ болѣе удобной пристани и складочному пункту: частію прямо гужомъ, частію на Н.-Тагиль, а оттуда по ж. д.; изъ Перми они спускаются внизъ по Камѣ и слѣдуютъ въ Москву, Нижний, Петербургъ; небольшая часть останавливается въ Казани и др.

Изъ Тюмени грузы спѣшатъ перевалиться на Каму: большая часть идетъ отъ Екатеринбурга по ж. д. до Перми, небольшая часть—прямо гужомъ.

Перевозка по самой Сибири—между Иркутскомъ и Томскомъ—обходится дорого, ибо водныя системы разорваны, а гужевой путь длиненъ; везутъ главн. образ. зимою, дабы весною отправлять отъ Томской пристани; почти все грузы успѣваютъ сплаваться въ первую часть навигаціи, а въ остальное время обширный водный путь, отъ Томска до Тюмени (2800 в.), пустуетъ; фрахты невысокіе, за все разстояніе—15 к. съ пуда (¹/₁₈₇), рѣдко дороже, и это—несмотря на мелководье и узкій фарватеръ р. Туры; р. Ница судоходна до Ирбита только короткое время. По зимнему пути, между Екатеринбургомъ и Томскомъ, идетъ мало грузовъ,—только экстренные, почтовые и нѣкоторые болѣе цѣнные.

*) Болѣе половины пути приисковые грузы идутъ водою по рр. Ленѣ, Витиму и Олекмѣ.

По болѣе тщательнымъ мѣстнымъ свѣдѣніямъ всѣхъ грузовъ изъ дальней Сибири насчитывалось никакъ не болѣе 3 м. п. *); главные грузы—чай и пушнина, затѣмъ—мелкіе грузы: немного сала, овчинъ, кедровыхъ орѣховъ, золота. Въ настоящее время всѣхъ грузовъ едва-ли насчитывается и 2 м. п., т. к. Кяхтинская чайная торговля упала; кяхтинскіе чай, когда-то игравшіе такую роль на Нижегородской ярмаркѣ по завязкѣ и по установленію цѣнъ, совсѣмъ тамъ ступевались и уступили свое мѣсто другимъ товарамъ; чайная торговля въ Кяхтѣ сокращается вслѣдствіе развитія морскаго экспорта чая изъ Шанхая и Ханькоу; моремъ стали все болѣе возить и русскіе торговцы; вновь поднять кяхтинскую торговлю можно только при сочетаніи благопріятныхъ условій. Мѣховая торговля также клонится къ упадку, такъ какъ съ вымираніемъ инородцевъ и съ истребленіемъ пушныхъ звѣрей—мѣховъ добывается съ каждымъ годомъ все менѣе и менѣе; кромѣ того, въ Россіи получили больше распространеніе американскіе мѣха (илька, скѹнгсъ, котикъ и пр.). Прочіе товары ничтожны, а сырье идти не можетъ за дальностью разстоянія.

§ 33. Обратно—изъ Россіи въ дальнюю Сибирь, водою отъ Тюмени къ Томску и небольшая часть къ Омску, а еще меньшая часть по зимнему пути—везутся только цѣнные, легкіе товары: мануфактурные, металлическіе, галантерейные, колоніальные, вина, машины и т. п. Количество ихъ очень невелико, т. к. потребности этой малонаселенной страны, при дороговизнѣ этихъ товаровъ, очень сжаты; при томъ же Амурскій край и Забайкалье съ успѣхомъ снабжаются американцами; если считать эти грузы въ 2 м. п. то и это будетъ, по всѣмъ вѣроятіямъ, гораздо выше дѣйствительности, ибо и тако-го количества дорогихъ товаровъ потреблять некому.

Даже такой крупный потребительный и распредѣлительный центръ, какъ г. Иркутскъ, по свѣд. мѣстной торг. депутаціи, получаетъ изъ Россіи около 150—200 т. п., изъ которыхъ въ городѣ остается менѣе половины, около 50 т. п. идетъ въ Забайкалье, главн.

*) Это указано и въ «Запискѣ о сѣверномъ перевалѣ Урала» поданной въ 1882 году. въ М-го П. С. отъ 13 торговыхъ фирмъ.

образ. на ярмарку въ г. Верхнеудинскъ, остальное на пріиски и по Иркутской губ. Цѣнность этихъ грузовъ—до 12—15 м. р., т. е. средн. числ. около 100 р. за пудъ.

§ 34. Так. образ. вся эта обширная страна отъ Оби до Байкала, пространствомъ почти съ Европу и съ населеніемъ вдвое меньше одного города Лондона, имѣетъ очень ограниченныя размѣры производительности и потребленія, что зависитъ отъ малоразвитости торговыхъ сношеній, обусловливаемой затрудненіями сбыта при изолированности водныхъ системъ и при отсутствіи удобныхъ сухопутныхъ путей, а также бѣдностью населенія; капиталы обращаются въ $1\frac{1}{2}$ —2 года разъ, цѣны колеблются сильнѣе, чѣмъ гдѣ либо*), почему невозможны и прочныя, коммерческіе разсчеты. При томъ надо принять въ соображеніе, что сибирскіе купцы запаслись русскими товарами въ большемъ числѣ, чѣмъ слѣдовало; спросъ изъ Сибири сократился, мѣстный сбытъ идетъ туго, особенно въ Забайкальи, отчего реализація капиталовъ совершается медленно; кредитныя сдѣлки, даже долгосрочныя, оказываются не подъ силу, и въ послѣдніе годы здѣсь былъ рядъ банкротствъ — неразлучный спутникъ переполненія рынка и торговаго кризиса, который еще долго не разрѣшится.

Вообще, при нормальныхъ условіяхъ весь товарный обмѣнъ между Россіей и дальней Сибирью можно при щедрой оцѣнкѣ считать около 5 м. п., но и это ничтожное количество идетъ воднымъ путемъ и водоконъ на Каму, такъ что эти грузы, за малыми исключеніями, ни по Каз. л. ни по Уф. л. не пойдутъ.

§ 35. Главный рынокъ для сношеній Россіи съ дальней Сибирью — **Ирбитъ**; это—коренной центръ для сибирскаго транзита, къ сожалѣнію, мало еще изученный. Для торговли Сибири Ирбитъ гораздо важнѣе, чѣмъ Нижній или Екатеринбургъ. Ирбитская ярмарка служитъ первымъ сборнымъ пунктомъ, куда направляются для расторжки чай, мѣха, мануф., бакал. и т. п. товары, гдѣ сибиряки дѣлаютъ главные запасы; отсюда уже распредѣляются товары къ Москвѣ, Петербургу,

*) Такъ, въ Иркутскѣ цѣна ржи бываетъ одинъ годъ по 40 к. пудъ, на другой иногда сразу поднимается до 1 р. 50 к.—2 р. и выше.

Нижнему, Казани, Томску, Иркутску, Самарѣ и въ др. мѣста; здѣсь же группируется зауральское сырье. Кромѣ того, это — первый въ мірѣ рынокъ по торговлѣ невыдѣлан. мѣхами, дающій тонъ мѣховой торговлѣ не только въ Россіи, но и въ Лейпцигской ярмаркѣ. По банк. свѣд. Ирбитъ болѣе всего сносится съ Москвой, Спб., Нижнимъ, Пермью, Енисейскомъ, Самарой, Саратовомъ, Казанью, Ташкентомъ, Иркутскомъ и др. На ярмарку, по офф. свѣд. за 1873—82 гг., привозилось средн. числ.:

Откуда.	Товары.	Приблиз. сумма.
Сибирь—дальняя	{ пушнина	3 м. р.
	{ чай	5 „
„ югозап. и Зауралье	{ сыр. кожн и овчинн	2 „
	{ сало	0,5 „
	{ кор. масло	0,5 „
„ чер. Троицкъ	{ рыба	0,7 „
„ разн.	{ бухарскіе тов.	0,5 „
	{ пр.	2,0 „
Россія: Москва, Спб., загра-	{ выдѣлан. мѣха	1,0 „
ница и др.	{ кожев. издѣлія	1,0 „
	{ бакалейн. тов.	1,5 „
	{ мануф. тов.	22,0 „
	{ металлич. издѣлія	2,5 „
	{ табакъ	1,0 „
	{ посуда	0,5 „
	{ галантер. и модн.	4,5 „
	{ москотил. и аптекар.	1,0 „
„ Казань и др.	{ сахаръ	1,0 „
	{ свѣчи.	0,5 „

Общій привозъ на сумму 50—60 м. р. (въ 1881 г. на 70 м. р.); весь оборотъ до 100 м. р. *) Приблизит. вѣсъ всѣхъ привозимыхъ товаровъ — до 3 м. п. Грузы изъ Сибири и въ Сибирь идутъ большей частью водою по р. Ницѣ, часть—гузомъ прямо по зимнему пути и отъ Тобола; изъ Россіи—водою до Перми, а оттуда по ж. д. до Тагила, затѣмъ гузомъ, иногда же прямо отъ Перми гузомъ; тѣмъ же путемъ изъ Ирбита въ Россію; только небольшая часть грузовъ идетъ зимою черезъ Казань—на Пермь или на Кунгуръ.

Гужевою провозъ отъ Перми до Ирбита объясняется тѣмъ, что вятскіе возчики, привезшіе товары въ Пермь, чтобы не возвращаться пустыми, берутся очень дешево везти до Ирбита, гдѣ у нихъ будетъ обратный грузъ.

*) Въ 1809 г. на Ирб. ярмарку привезено на 3½ м. р., въ 1829 г.—на 11 м. р., а въ 1849 г. уже на 32 м. р.

Для ирбитскихъ ярмарочныхъ грузовъ естественный путь—отъ Тобола на Пермь; почти всѣ товары слѣдуютъ по болѣе сѣверной параллели, чѣмъ линія Тюмень-Екатеринбургъ-Казань, такъ что на Каз. линію они попадутъ только подъ условіемъ закрытія Ирбитской ярмарки.

Другой транзитный пунктъ для грузовъ дальней Сибири—**Тюмень**, гдѣ происходитъ перевалка грузовъ съ воды и на воду и гдѣ проходить часть зимнихъ грузовъ; значенія сборнаго и распредѣлительнаго пункта, какое остается еще за Екатеринбургъ, Тюмень не имѣетъ; это—болѣе транспортный пунктъ *) съ небольшимъ торговымъ значеніемъ; при томъ же р. Тура удобна только для небольшихъ судовъ, но и тѣ терпятъ затрудненія отъ мелей, яровъ, извилистаго теченія и недостаточной ширины, такъ что и ж. д. не придастъ Тюмени большаго развитія; современемъ центръ судоходства долженъ передвинуться далѣе—къ Тобольску.

Отъ Тобольска начинается безпрепятственное плаваніе по большимъ водамъ Сибири; естественный рельсовый волокъ между рѣчными системами Россіи и Сибири долженъ бы быть Тобольскъ-Ирбитъ-Тагиль-Пермь.

Надо замѣтить, что перевозка на мелкосидящихъ баркахъ почти равносильна перевозкѣ по узкоколейной ж. д. настоящая же водная перевозка на баржахъ—начинается отъ Тобольска.

§ 36. Второй районъ—*ближняя Сибирь*, юго-западная и Зауралье: сѣв. часть Акмоллин. области, сѣверо-зап. край Семипалатинской, южн. части Тобольской губ., вост. половина Оренб. губ., сѣв. часть Тургайской обл., южн. окраины Перм. губ.—округа; Акмоллинскій, Атбассарскій, Кокчетавскій, Баянъ-Аульскій, часть Омскаго, Тюкалинскій, Петропавловскій, Ишимскій, Ялуторовскій, Курганскій, Николаевскій; уѣзды Челябинскій, Троицкій, Верхнеуральскій, южн. части Камышловскаго, Шадринскаго, и Екатеринбургскаго—площадь болѣе 10 т. кв. миль (съ австрійскую имперію) и съ населеніемъ болѣе 2 милл. (по послѣднимъ офф. свѣд.). Вся эта страна, представляющая собою плодородныя равнины, служить какъ-бы скотнымъ дворомъ для Россіи и резервомъ для ея земледѣльч. населенія. Къ югу, около параллели Акмоллинска, равнины

*) Подвозятся изъ степей кожи для зѣбшиныхъ кож. заводовъ.

эти переходятъ въ солонцеватыя степи, населенныя кочевыми пастушескими племенами; къ сѣверу за Ялutorовскомъ начинается лѣсная полоса, отдѣляющая эту богатую страну отъ безплодныхъ холодныхъ равнинъ, населенныхъ племенами охотничьими.

§ 37. Главныя *произведенія* этого края—скоть и его продукты, хлѣбъ. Товарный токъ направляется по тремъ путямъ, идущимъ отъ Петропавловска, (гдѣ они замыкаются въ одинъ общій сибирскій трактъ на Омскъ) — 1) на Ялutorовскъ, Шадринскъ и Екатеринбургъ, 2) на Курганъ и Челябину, 3) на Троицкъ, Верхнеуральскъ и Оренбургъ.

Разсмотримъ главнѣйшіе виды мѣстной торговли.

§ 38. *Хлѣбъ* идетъ большей частью изъ прилегающихъ къ Челябину мѣстностей. До Уральской ж. д. хлѣбомъ этимъ снабжались только киргизскія степи и ближайшіе уральскіе заводы. Съ проведеніемъ Уральской ж. д. отъ Челябины стали возить, по мѣсти, свѣд., къ сѣверу на Екатеринбургъ и далѣе до 5 м. п. въ годъ; т. о. въ концѣ 70-хъ годахъ мѣстная хлѣбная торговля стала развиваться въ формѣ экспорта въ Европ. Россію, главн. образ. въ тѣ мѣстности, которыя входятъ въ раіоны Уральской ж. д. и проектированной Каз. л. Главныя направленія хлѣбныхъ грузовъ: 1) изъ Челябины и Троицка. уѣздовъ къ Екатеринбургу, при чемъ часть расходится на Кыштымскіе, Сысертскіе и Уфалейскіе заводы; 2) Отъ Кургана и Шадринска на Екатеринбургъ; главные сборные пункты—г. Шадринскъ (болѣе 2 м. п. *), с. Китайское (до 3 м. п.), Каменскій зав. въ Камышл. у., с. Вродокалмыцкое въ юго-зап. части Шадр. у. Въ этомъ же направленіи идетъ хлѣбъ и изъ южн. уѣздовъ Тобол. губ., гдѣ кромѣ Кургана—сборные пункты: въ Ишим. окр.—г. Ишимъ, с. Черемшанка, с. Голопудово, слоб. Усть-Ламинка; въ Курган, окр.—с.с. Лебяжевское, Першинское, Черновское, Вѣлозерское; въ Ялutor. окр.—г. Ялutorовскъ, с.с. Новозаимское и Шатровское; г. Тюкалинскъ. 3) Незначительное движеніе хлѣба, подвози-

*) Кр. того около 150 т. п. лѣн. сѣмени.

мага съ юга по Иртышу и Тоболу, отъ Тюмени на Камышловъ и Екатеринбургъ; съ открытіемъ Екатеринбургско-Тюменской ж. д. и съ удешевленіемъ провоза хлѣба здѣсь пойдетъ больше; сборные пункты — г.г. Тюмень и Камышловъ. 4) Съ Иртыша на Ирбитъ и Тагиль — хлѣбъ подвозимый изъ южн. мѣстностей; съ устройствомъ Уральской ж. д. хлѣбная торговля Тагила (переходитъ въ Кушву; 5) Небольшое движеніе къ заводамъ Богословскаго округа изъ Тарскаго округа Тобол. губ. по р. Тавдѣ и по ея притокамъ Сосьвѣ и Лозьвѣ *).

Так. образ. хлѣбный токъ устремляется здѣсь не только къ заводамъ южн. Урала, но въ значительной степени и къ сѣверному приуралью *); главные узлы торговли — Екатеринбургъ (самый важный), Челябинскъ, Шадринскъ, Курганъ, с. Катайское.

§ 39. Скотъ гонится изъ разныхъ урочищъ Киргизскихъ степей. Главные сборные пункты — ярмарка при оз. Танчи-Куль Акмолл. обл. (100 в. къ югу отъ Петропавловска); сюда пригоняется до 600 т. барановъ а болѣе 20 т. головъ крупнаго рогатаго скота — изъ округовъ Акмаллинскаго, Кокчетавскаго, Сары-Суйскаго, Петропавловскаго, Баянъ-Аульскаго, Каракалинскаго и Павлодарскаго. Отсюда скотъ распредѣляется въ разныя стороны, болѣе всего въ Петропавловскъ, гдѣ часть убивается на салганахъ, а большая часть гонится далѣе — въ Ишимъ, въ Становскую, Прѣсновскую, Звѣриногоровскую станицы и въ др. мѣста.

§ 40. Сало собирается зимою въ Петропавловскѣ, на Никольской ярмаркѣ въ Ишимѣ, гдѣ устанавливаются на него цѣны **), затѣмъ въ Шадринскѣ, Курганѣ и наконецъ на Ирбитской ярмаркѣ, гдѣ завершаются дѣла и производятся окончательные расчеты. Часть идетъ въ Екатеринбургъ для очистки. Всего сала собирается до 1 м. п.; половина отправляется въ Петербургъ (больше водою черезъ Пермь), остальное — въ Самару и на разные заводы приуральскаго края и вост. Россіи.

*) Небольшое движеніе хлѣба направляется изъ Южной Сибири водою въ низовья Оби, откуда большая часть идетъ волокомъ черезъ Уралъ въ Печорскій край.

**) Цѣны, 12 Декабря 1884 г., по 4 р. — 4 р. 20 за пудъ.

§ 41. *Кожи* собираются въ тѣхъ же пунктахъ, гдѣ и сало; распредѣляютъ ихъ на кожев. заводы, въ Тюмень, Кунгуръ, Казань, Уфу и др. мѣста; часть идетъ на Ирбитскую и Нижегородскую ярмарки; цѣна на мѣстѣ въ Петропавловскѣ около 7 р., въ Самарѣ до 11 р.; провозъ отъ Петр. до Самары обходится по 1½—2 р. (за 1500 верстѣ).

§ 42. *Коровье масло* собирается на разныхъ зауральскихъ ярмаркахъ, отсюда идетъ въ Екатеринбургъ (для очистки), въ Пермь и Уфу; по Бѣлой и Камѣ отправляется лѣтомъ до 200 т. п., половина—для Петербурга, половина въ Ростовъ на Дону, Самару, Саратовъ и др.; зимою идетъ до 100 т. п., часть въ Москву (въ видѣ колобового), часть въ Самару, Саратовъ, и др. Цѣна на мѣстѣ, въ Петропавловскѣ, около 5. р, въ Ишимѣ—до 8 р., въ Ростовѣ на Дону до 11 р.; провозъ отъ Петр. до Ростова по 2—3 р., съ пуда.

§ 43. *Шерсть* изъ Петропавловска, Троицка и др. сборныхъ пунктовъ идетъ на Оренбургъ, Симбирскъ, Москву и въ др. мѣста, часть на Екатеринбургъ и Пермь для сплава къ Нижнему; цѣны на мѣстѣ по 1 р. 50 к.—1 р. 75 к., въ Самарѣ до 5 р.; провозъ до Самары обходится по 1 р. 50 к.—2 р. съ пуда.

§ 44. *Мясо* получается на салганахъ въ Петропавловскѣ, въ Шадрин., Ишим. уѣздахъ и др. мѣстахъ, собирается главн. обр. въ г. Далматовъ—первый рынокъ въ Россіи по торговлѣ мясомъ; сюда привозится отъ 300 до 800 т. п.; большая часть (до ⅔) отправляется на Екатеринбургъ, Кунгуръ, Пермь, на заводы Сѣв. Урала, а около ⅓ идетъ на заводы Южн. Урала. Съ проведеніемъ ж. д. должна развиваться отправка скота въ видѣ стяговъ; отправка же живаго скота дорога, ибо степной скотъ имѣетъ мало живаго вѣса; въ видѣ же продуктовъ провозъ можетъ развиваться въ большихъ размѣрахъ, скотоводство будетъ имѣть болѣе выгодъ и получить постоянное стремленіе къ расширенію.

§ 45. Во всей югозап. Сибири и Зауральи замѣчается то благопріятное явленіе, что здѣсь нѣтъ монопольнаго, всасывающаго, торгов. центра, а на всемъ пространствѣ разбросано множество мѣстныхъ центровъ.

и мелкихъ торжковъ, съ ярмарками и съ оживленными зимними базарами. Производители везутъ свои товары на продажу въ ближайшія мелкія поселенія на базары и мелкія ярмарки, гдѣ эти товары группируются въ небольшія партіи и идутъ къ болѣе крупнымъ центрамъ, а оттуда на большія ярмарки, гдѣ окончательно концентрируются въ оптовыя партіи и посылаются въ мѣста потребленія.

Самый большой внутренній рынокъ — *г. Петропавловскъ* (500 в. отъ Челябинъ), куда собирается сырье, сгоняется скотъ, производится мѣновая торговля съ кочевниками; это — едва ли не самый значительный рынокъ въ Россіи по торговлѣ скотомъ и его продуктами, обмѣниваемыми здѣсь на русскіе фабрикатъ.

Ишимъ — средоточіе богатой Ишимской степи, изобилующей тучными пашнями, роскошными лугами, рыбными озерами — стягиваетъ къ себѣ массу сырья, для группировки котораго здѣсь давно образовалась обширная ярмарка, одна изъ первыхъ въ Россіи по торговлѣ скотскими продуктами; здѣсь сбывается болѣе $\frac{1}{2}$ м. п. сала, болѣе 100 т. п. масла и до 100 т. п. кожъ *); вся эта масса обмѣнивается на фабрикатъ внутр. Россіи и на металлич. издѣлія Урала; весь оборотъ — около 10 м. р.

Троицкъ — промежуточная станція между Орскомъ и Омскомъ, при соединеніи двухъ плодородныхъ долинъ**), конечный пунктъ лучшаго караваннаго пути (безъ песковъ) изъ Средней Азіи; обширный торгъ продуктами скотоводства; торговля среднеазиатскими товарами нѣсколько упала, ибо усилилось движеніе отъ Ташкента на Оренбургъ. Собираемые въ Троицкѣ товары группируются въ большія партіи и отправляются болѣе всего въ Оренбургъ, въ Самару, на южн. Уралъ и въ Уфу; часть скотскихъ продуктовъ и хлѣбъ двигаются отсюда на Челябинъ и Екатеринбургъ.

*) На ярмарку 1884 г. привезено 700 т. п. сала, 110 т. п. масла, 130 т. п. кожъ.

**) Так. наз. «Голодная степь» лежитъ далеко къ югу, за предѣлами района; «Горькая линія» тянется на южной окраинѣ района и занимаетъ очень незначительную часть его. Подробное описаніе богатыхъ пажитей, цвѣтушихъ луговъ и оживленной торговли югозап. Сибири и Зауралья см. у *Завалишина* «Описаніе Зап. Сибири» (стр. 141—145, 171—206 и др.) и въ др. болѣе позднихъ изданіяхъ.

Крестовская ярмарка *) началась съ 1825 г. и развивалась очень быстро; до 1863 г. привозъ не превышалъ 2 м. р., а теперь дошелъ до 10 м. р. и болѣе; здѣсь вымѣнивается сибирское сырье, гл. обр. кожи, на русскіе фабрикаты; сюда же везется часть непроданнаго товара съ Ирбитской ярмарки.

Курганъ—большіе обороты съ хлѣбомъ, саломъ и др.; 4 ярмарки съ оборотомъ въ 3—4 м. р.; около города—крупчатки.

Ялutorовскъ—центръ плодородной мѣстности, соотвѣтствующей среднимъ черноземнымъ губ. Россіи; 4 ярмарки и торжка, продается много лошадей.

Тюкалинскъ — 3 ярмарки съ обор. до 1 м. р.; с. *Абатское* Ишим. окр. съ большой ярмаркой, собирающей сырья на 1½—2 м. р.; с. *Мокроусовское*, Ялutor. окр.—4 ярмарки съ привозомъ на 2 м. р. Затѣмъ торжки и ярмарочные пункты: с. *Лебяжеское*, Кург. окр., г. *Далматовъ* (см. выше), с. *Омутинское* Ялutor. окр., сс. *Китайское*, *Бродокалмыцкое* и др.

§ 46. Так. обр. въ ближней Сибири, прилегающей къ южному Уралу, торговый пульсъ бьется довольно сильно, и зимою по разнымъ направленіямъ передвижаются мѣстное сырье и европейскіе фабрикаты; все это идетъ на торжки и ярмарки, которыхъ во всемъ этомъ раіонѣ считается *болѣе трехсотъ*; отсюда сырье собирается въ крупные центры, гдѣ закупаются товары др. раіоновъ.

Общее количество грузовъ, подаваемыхъ изъ этого раіона, не можетъ быть усчитано въ точности, но во всякомъ случаѣ, по приблизит. расчетамъ **), болѣе 10 м. п.; европейскихъ товаровъ идетъ сюда около 1½ м. п.; большая часть мѣстныхъ грузовъ тяготеетъ къ Оренбургу, Уфѣ и къ южн. Уралу; значительная часть идетъ къ Екатеринбургѣ.

Вообще грузы этого раіона таковы, что если ихъ направить искусственно по Каз. л., то, при большой

*) Называютъ ее и Ивановскою и Маслянскою; происходитъ она въ 27 в. отъ Шадринска по тракту на Ялutorовскъ, въ Кресто-Ивановскомъ выселкѣ (180 в. отъ Челябин, 120 отъ Камышлова). Половину привоза составляютъ мануфактурные тов., затѣмъ привозится много чая, кожъ, металлич. надѣлій.

**) По свѣд. Генераль-Губернатора Зап. Сибири за 1882 г.

длинѣ этой ж. д., они всегда предпочтутъ путь водный по Камѣ; но при дальнемъ разстояніи отъ Петропавловска; Троицка, Кургана, Ишима и др. до Камы большая часть пойдетъ по прежнему направленію къ Оренбургу и Уфѣ; при уфимскомъ направленіи для этихъ грузовъ р. Бѣлая окажется гораздо ближе, и экспортъ долженъ усилиться.

Если принять за исходный пунктъ Челябину, какъ лежащій въ самомъ производительномъ районѣ и на перепутьи, то отъ этого города до большихъ русскихъ водъ черезъ Екатеринбургъ будетъ 625 в. (до Камы), а на Уфу — 480 в. (до р. Бѣлой) или на 145 в. ближе, такъ что при казанскомъ направленіи, хлѣбъ будетъ переплачивать по 27 к. съ куля; при 10 м. п. переплата эта составитъ 300 т. р. Екатеринбургъ нельзя принять за исходный пунктъ потому, что въ его районѣ производства сибирскихъ продуктовъ почти не существуетъ, а къ нему только подвозятъ грузы, собранные въ др. пунктахъ, и этотъ подвозъ тяжело ложится на стоимость товаровъ.

§ 47. Сводя всѣ данныя о сибирской торговлѣ, приходимъ къ тому несомнѣнному выводу, что центръ тяжести этой торговли—въ районѣ ближней, югозападной, Сибири и Зауралья, прилегающихъ къ Челябину и Троицку; въ районѣ этомъ образовались сотни торговыхъ пунктовъ. Дальняя Сибирь даетъ менѣе $\frac{1}{5}$ всѣхъ грузовъ. Главное передвиженіе грузовъ совершается по болѣе южной параллели: Петропавловскъ-Курганъ, Курганъ-Ишимъ, Курганъ-Челяба, Петропавловскъ-Троицкъ; по сѣв. параллели большая часть грузовъ идетъ на Ирбитъ-Татиль-Пермь.

Количество грузовъ, отправляемыхъ въ Сибирь и изъ Сибири, опредѣлялось въ различныхъ цифрахъ, но самыя большія цифры всего товарнаго оборота не превышали 15—16 м. п. *). Вообще количество это да-

*) Кроме хлѣба и металловъ считалось грузовъ:

	Изъ Сибири въ Россію.	Изъ Россіи въ Сибирь.
По даннымъ отъ представителей сибирскаго купечества за 1873 г.	7,2 м. п.	4,9 м. п.
Записки представителей 13 фирмъ	3,0 „	3,3 „
Данныя ирбитскаго купечества за 1880 г. .	5,3 „	—
Записка пермскаго купца Любимова . . .	6,9 „	—
Данныя Генераль-Губернатора Зап. Сибири за 1881 г.	2,5 „	1,4 „ (въ Южн. Сибирь).
Отправлено по Уральской ж. д.	2,3 „	3,4 „

леко не таково, чтобы можно было думать о ж. д. по самой Сибири, особенно въ виду скорого соединенія Обскаго бассейна съ Енисейскимъ *). Преобладающее направленіе торговаго тока — отъ Петропавловска къ Оренбургу и Челябѣ, отъ Троицка на Челябу и Екатеринбургъ, отъ Томска водою до Ирбита и Тюмени. Уже одно это даетъ указаніе—куда слѣдуетъ вести соединительную ж. д. до сѣти русскихъ ж. д. Съ проведеніемъ Каз. л. сѣверная параллель, едва дающая $\frac{1}{5}$ грузовъ существующему волоку (Уральская ж. д.) будетъ снабжена двумя волоками, взаимно несоовѣстимыми. Съ проведеніемъ Уф. л. для сношеній Сибири съ Россіей развернется, отъ Екатеринбурга и Челябы, широкій циклъ удобныхъ путей, охватывающій всю Россію какъ бы двойнымъ кольцомъ. Первое развѣтвленіе—рельсовый волокъ до Перми, Кама-Волга-и сѣтъ ж. д. на Москву, Петербургъ, къ западнымъ портамъ и т. д. Второе—рельсовый путь къ рр. Бѣлой и Волгѣ, затѣмъ—Волга, примыкающія къ ней желѣзныя дороги, Каспійское море и т. д.—вся восточная, южная и юго-западная Россія. Оба развѣтвленія захватываютъ всѣ безъ исключенія мѣстности, сколько нибудь важныя въ экономическомъ отношеніи. Поперечная же линія Троицкъ-Челяба-Екатеринбургъ свяжетъ эти развѣтвленія съ сибирскими водами (на Екатеринбургъ-Тюмень), съ главнымъ сухопутнымъ трактомъ (Челяба-Курганъ и т. д.) и съ лучшимъ караваннымъ путемъ (Троицкъ), т. е. отсюда идутъ три развѣтвленія, охватывающія всѣ производительныя части Азіатской Россіи.

б) Водный транспортъ.

§ 48. Вопросъ объ отношеніи воднаго транспорта къ желѣзнодорожному и объ ихъ конкуренціи вызвалъ много противорѣчивыхъ сужденій; при этомъ вопросъ этотъ старались рѣшать категорически; казанцы доходили до того, что доказывали дороговизну водныхъ

*) Работы по устройству канала изъ р. Кети въ р. Кемь подходят къ концу.

фрахтовъ сравнительно съ ж. д. тарифами и невозможность для Волги и Камы соперничать съ ж. д.; уфимцы прямо отрицали всякую возможность для ж. д. конкурировать съ рѣками; о среднемъ мнѣніи никто не думалъ, да здѣсь и не можетъ быть общихъ, абсолютныхъ положеній для всѣхъ рѣкъ и для всѣхъ ж. д. Экономическая наука и жизненный опытъ даютъ на этотъ счетъ довольно ясныя указанія, но, въ пылу борьбы, указанія эти позабывались.

Такъ—для оцѣнки возможности ж. д. параллельной рѣкѣ—слѣдуетъ принять въ расчетъ слѣд. главные элементы: а) удобства и неудобства рѣки, б) стоимость гидротехническихъ сооружений, в) количество водныхъ грузовъ, г) характеръ этихъ грузовъ, е) распредѣленіе грузовъ во времени и пространствѣ, ф) дешевизна ж. д. эксплуатаціи и высота тарифовъ, г) водные фрахты, h) удобства пристаней. Взвѣсивъ все эти элементы, оказывается, что *ж. д. не можетъ соперничать съ водою*, когда: 1) рѣка не представляетъ препятствій для судоходства, т. е. имѣетъ глубокий фарватеръ, удобныя пристани, по берегамъ — достаточно строит. матеріала для судовъ; 2) рѣка представляетъ судоходству такія затрудненія, устраненіе которыхъ обойдется дешевле, чѣмъ ж. д.; 3) рѣка неудобна, но перевозятся по ней такіе грузы, которые не могутъ выдержать ж. д. тарифа, если при всѣхъ неудобствахъ рѣки фрахты по ней ниже (какъ у насъ на Маринской системѣ); 4) рѣка мелка и неудобна, допускаетъ плаваніе только весною, но грузовъ въ ея районѣ такъ немного, что они успѣваютъ сплавляться съ весенней волною. Кромѣ того надо помнить исторически сложившееся явленіе, что населеніе группируется по берегамъ рѣкъ, при томъ больше по нагорнымъ, и параллельная ж. д., если только она пойдет не по самому берегу *), обречена силою вещей обходить населенные пункты; съ другой стороны, если рѣка неудобна и регуляція ея обойдется дороже, чѣмъ ж. д., то послѣдняя бываетъ невыгодна въ тѣхъ случаяхъ, когда лишній расходъ на исправленіе рѣки воз-

*) А это удобно въ очень рѣдкихъ случаяхъ, когда берега отлоги, и постройка не очень дорога.

наградится дешевизною фрахтовъ и сильнымъ увеличеніемъ числа громоздкихъ грузовъ.

Рельсовый путь можетъ существовать рядомъ съ воднымъ, когда послѣдній: 1) хотя и удобенъ, но, пролегая по густонаселенной мѣстности, не успѣваетъ вывезти всего годоваго количества грузовъ; 2) когда въ районѣ его передвигается масса легкихъ, срочныхъ, грузовъ и большое число пассажировъ; 3) когда въ меженное время грузы перевозятся съ большими трудностями, а весною не успѣваютъ сплавляться, такъ что часть грузовъ остается на долю ж. д.; 4) когда ж. д. призвана культивировать прирѣчную страну, которая еще почти не заселена, при чемъ ея перевозочныя средства первобытны; 5) когда водный путь доступенъ для плаванія только короткое время, а товарное движеніе производится круглый годъ довольно равномѣрно; 6) когда русло очень извилисто, берега неудобны для пристаней, и фрахты высоки; 7) когда взводное плаваніе невозможно, а постройка однопутинныхъ барокъ, при истощеніи строительнаго матеріала, все дорожаетъ (какъ на р. Уфѣ и др.). Когда два послѣднія условія оказываются въ сильной степени неблагопріятными, т. е. если неудобства судоходства настолько велики, что фрахты начинаютъ превышать ж. д. тарифъ, то *ж. д. отнимаетъ грузы у воды.*

Сравнительныя выгоды водной перевозки выражаются въ болѣе сильной степени при большихъ разстояніяхъ, когда и легкіе грузы плохо мирятся съ ж. д. тарифами, а стремятся перейти на воду, дабы дешевле дойти до потребителей и так. обр. расширить область сбыта.

Слѣдуетъ также замѣтить, что въ среднемъ выводѣ водный путь не уступаетъ рельсовому и относительно быстрой, особенно русскимъ ж. д. Въ Россіи болѣе, чѣмъ гдѣ либо, водные пути оказываются незамѣнимыми, такъ какъ товарное движеніе у насъ очень неравномѣрно, и въ нѣкоторые періоды скопляется масса грузовъ, которая погружается въ вагоны съ большими задержками, на суда же можетъ быть погружена безъ замедленія.

Средняя скорость буксирных пароходовъ на Волгѣ, вѣрхъ по теченію 70—120 в. въ сутки, товаро-пассажирскихъ, перевозящихъ срочные грузы, по 150—200 в., а внизъ по теченію 300—400 в. Для сравненія съ ж. д. возьмемъ меньшія скорости, вѣрхъ по теченію, для буксирныхъ—80 в. въ сутки, для товаро-пассажирскихъ 150 в., да по одному дню на нагрузку и выгрузку; для ж. д. официальную быстроту—120 в. въ сутки и минимальный срокъ по 48 часовъ на нагрузку и выгрузку, да сутки на каждую передачу на другую ж. д., при чемъ, при длинныхъ разстояніяхъ, бываетъ по 2-3-4 передачи. Так. образ. выходитъ (дней):

	При разстояніи въ 1000 в.			При разстояніи въ 1500 в.		
	Пароходы:		ж. д.	Пароходы:		ж. д.
	буксирн.	тов.-пас.		буксирн.	тов.-пас.	
Нагрузка .	1	1	2	1	1	2
Перевозка .	12	7	8½	19	10	12½
Передача .	—	—	1	—	—	2
Выгрузка .	1	1	2	1	1	2
	14	9	13½	21	12	18½

Но здѣсь мы взяли для сравненія величины несопзвѣрнимыя, водную перевозку—самую медленную, взводную, а желѣзно-дорожную—по минимальному сроку, который соблюдается только въ счастливыхъ случаяхъ. Всѣмъ извѣстно, что грузы лежатъ на тов. станціяхъ до отправки по недѣль, не говоря о задержкахъ, бывающихъ въ періоды сильнаго скопленія; извѣстно также и то, что главная масса водныхъ грузовъ идетъ у насъ внизъ по теченію. Поэтому возьмемъ болѣе обыкновенный случай: перевозку водою внизъ (буксирные по 100 в., товаро-пассажирскіе по 300 в. въ сутки) и на нагрузку въ вагонъ хоть 4 дня; тогда —

	При разстояніи въ 1000 в.			При разстояніи въ 1500 в.		
	Пароходы:		ж. д.	Пароходы:		ж. д.
	буксирн.	тов.-пас.		буксирн.	тов.-пас.	
Нагрузка .	1	1	4	1	1	4
Перевозка .	10	3½	8¼	15	5	12½
Передача .	—	—	1	—	—	2
Выгрузка .	1	1	2	1	1	2
	12	5½	15½	17	7	20½

Так. образ. перевозка срочныхъ и легкихъ грузовъ, болѣе свойственныхъ ж. д. и перевозящихся на товаро-пассажирскихъ пароходахъ, производится водою, внизъ по теченію, почти вътрое скорѣе, чѣмъ по ж. д., предполагаая при этомъ на ж. д. ночное движеніе. Если же, ради удешевленія эксплуатаціи, ночнаго движенія не будетъ, какъ это дѣлается на швейцарскихъ ж. д., на многихъ ж. д. Сѣв. Америки и др., то перевозка по ж. д. окажется пожалуй въчетверо медленнѣе. Мы не впадемъ въ большую ошибку, если среднюю скорость товарнаго поѣзда примемъ отъ 50 до 100 в. въ сутки.

Не взирая на все это сторонники казанскаго направиленія упорно напираютъ на неудобства Волги-Камы *); другія же, болѣе мелкія, рѣки ими совершен-

*у Это можно во-очію наблюдать въ Рыбинскѣ.

**) По условіямъ буксирные пароходы обязываются дѣлать первый рейсъ (болѣе трудный, ибо теченіе быстрѣе) отъ Астрахани до Нижняго съ баржами въ 16—18 сутокъ, отъ Самары до Рыбинска 14—18 сутокъ.

но игнорируются. Съ какимъ-то злорадствомъ предрѣшаютъ они окончательное обмеленіе этихъ двухъ самыхъ многоводныхъ рѣкъ Европы, строятъ полезность своей ж. д. на упраздненіи этихъ путей. Уже одно это говоритъ не въ пользу того дѣла, для защиты котораго приходится желать несчастія цѣлаго края раскинутаго на тысячи верстъ по берегамъ Волги и Камы, считающаго эти рѣки за своихъ кормилицъ.

Если даже и допустить невозможное предположеніе, что Волга скоро окажется несостоятельною и поэтому по берегу ея надо скорѣе построить ж. д. линію, то вѣдь остается еще 450 в. Камы, текущей рядомъ съ проектиров. Каз. л. и свободной отъ упрековъ. Параллельность этой рѣки казанцами игнорируется.

Нѣкоторые сторонники направленія уфимскаго, наоборотъ, выставляютъ эти пути какъ лучшіе въ мірѣ и вполне безукоризненные, чего также нельзя не признать утрировкой.

Во время нашихъ изслѣдованій мы старались разъяснить благонадежность нашихъ главныхъ водъ и взвѣсить всѣ условія торговаго по нимъ движенія; данныхъ, собранныхъ нами, оказалось достаточно, чтобы установить определенное мнѣніе.

§ 49. Волга и Кама, какъ извѣстно и изъ географіи, принадлежатъ къ самымъ значительнымъ рѣкамъ въ мірѣ; если не считать рѣкъ сибирскихъ, то во всемъ остальномъ мірѣ всего какихъ нибудь десять рѣкъ превосходятъ Волгу и Каму своими размѣрами, хотя многія уступаютъ имъ по своимъ судоходнымъ удобствамъ. Особенной многоводностью отличается Кама, вытекающая изъ болѣе лѣсныхъ мѣстностей. Можно сказать *a priori*, что если есть и неудобства, то далеко не такія, какія выдвигаются на сцену казанцами *). Разсуждая логически—если бы подобныя неудобства существовали въ действительности, то паровой и судовой флотъ не развивался бы такъ быстро и такъ неуклонно, безъ всякихъ льготъ и субсидій (какъ наши ж. д.), а путемъ естественнымъ. Флотъ этотъ дошелъ до такихъ размѣровъ, что можетъ поднять вдвое-втрое болѣе грузовъ,

*) Эти коренные русскіе пути кассированы также въ одной московской газетѣ, считающей себя патріотическою.

чѣмъ теперь имѣется. Конструкція пароходовъ, баржей и барокъ, при изумительномъ разнообразіи типовъ, доведена до такой высокой степени совершенства, что дальше, кажется, нельзя идти *). Волго-камскій и каспійскій флотъ какъ бы рассчитанъ на долгое будущее **), съ каждымъ годомъ все развивается, при чемъ дѣло это вполне свободно отъ всякой рутины. Грузовое движеніе также все усиливается. Указывать на несостоятельность Волги—значить утверждать, что всѣ пароходо- и судовладѣльцы, всѣ сотни тысячъ людей, жизнедѣятельность которыхъ связана съ водной перевозкою, до того слѣпы, что не замѣчаютъ близкаго конца этой перевозкѣ, не вѣрятъ въ скорое банкротство этихъ естественныхъ торговыхъ путей, а все развиваютъ дальше свое дѣло; къ тому же дѣло это носитъ въ самомъ себѣ постоянный стимулъ къ улучшенію; всякое улучшеніе конструкціи увеличиваетъ провозоспособность безъ соотв. увеличенія затратъ, отчего повышается транспортная прибыль; затѣмъ—товаро-отправители могутъ заводить свои собственные пароходы и так. образ. сберегать трансп. прибыль. Однимъ словомъ—здѣсь большой просторъ частному почину, чего нѣтъ въ ж. д. дѣлѣ.

Частный починъ и стремленіе къ улучшенію судового дѣла ради личнаго интереса рельефно проявились въ развитіи пароходства. Въ первые годы пароходы на Волгѣ были встрѣчены скептически; затѣмъ, когда первые пароходчики стали получать большіе барыши (отъ 15% до 50% въ годъ), тогда всѣ, кто имѣлъ средства, бросились на пароходное дѣло. Паровой флотъ росъ не по днямъ, а по часамъ; съ нимъ вмѣстѣ росло и баржевое судостроеніе; лошадиная работа несчастныхъ бурлаковъ отошла въ область преданій. Сношенія оживились, грузы стали передаваться быстрее и аккуратнѣе.

Нѣкоторой пользы отъ приволжской ж. д. можно было ожидать еще въ то время, когда на Волгѣ не было пароходовъ, а грузы передвигались или бурлаками, или на парусахъ, или кабестаннымъ способомъ, по 30—60 в. въ сутки. Въ настоящее время на волжскомъ бассейнѣ и Каспѣ циркулируетъ болѣе 700 па-

*) Сравнивая наши волжскія баржи съ плохо-построенными судами, рейсирующими по Дунаю, Рейну, Эльбѣ и др. рѣкамъ Западной Европы, мы должны чувствовать національную гордость.

**) Постройка желѣзныхъ баржей съ каждымъ годомъ принимается все большіе размѣры.

роходовъ и до 10.000 баржей и барокъ; провозоспособность этой флотиліи превышаетъ 400 м. п.

§ 50. Главныя неудобства Волги — непостоянство русла, образованіе наносовъ и перекатовъ, главн. обр. отъ осыпанія и размыва береговъ. За то на Волгѣ нѣтъ такой массы камней, какъ напр. на главной артеріи Соед. Штатовъ—Миссиссипи *), нѣтъ такихъ быстринъ, водоворотовъ (strudeln) и подводныхъ камней, какъ на Дунаѣ, Рейнѣ и др., нѣтъ пороговъ какъ на Днѣпрѣ и на великихъ американскихъ рѣкахъ: св. Лаврентія (для обхода устроена ж. д.), Паранѣ (пороги Маракайу), Оrenoко и др., нѣтъ водопадовъ, какъ на рр. Миссури, Замбезе и др. Главная рѣка Африки—Нилъ—быстро мелѣетъ. Многія заграничныя рѣки сдавлены плотинами, и только благодаря этому ширина ихъ урегулирована, и количество воды достаточно. Въ отношеніи безопасности и непрерывности движенія, Волга превосходитъ все эти рѣки и является одною изъ немногихъ на земномъ шарѣ въ отношеніи удобствъ судоплаванія. На ней не можетъ быть такихъ аварий, какъ на др. рѣкахъ съ быстринами, порогами и т. п. Неудобства же отъ наносовъ далеко не таковы, чтобы приходиться въ отчаяніе, складывать руки, отказываться отъ дальнѣйшаго пользованія „великой русской рѣкою“ и тратить 150 м. р. на сооруженіе ж. д. по ея берегамъ.

§ 51. Обмелѣніе Волги замѣчается вслѣдствіе вырубки лѣсовъ; оно нисколько не препятствуетъ неуклонному развитію судоходства и пароходства. При томъ надо знать—что это за обмелѣніе. По точнымъ наблюденіямъ годовой расходъ воды въ Волгѣ остается тотъ же какъ прежде, но распределяется эта масса воды уже не такъ равномерно; съ одной стороны—быстрый спадъ весеннихъ водъ, съ другой — увеличеніе ширины рѣки въ нѣкотор. мѣстахъ отъ размыва береговъ. Поэтому, въ меженное время, судоходству приходится встрѣчаться съ большимъ числомъ мелей, чѣмъ прежде. Лѣтомъ 1882 г. было исключительное мелководье, какого

*) На Миссиссипи устроены боковые каналы, затѣмъ — каналы, выпрямляющіе извилины рѣки или прорѣзы (cut offs), а на случай быстрого спада воды—боковыя плотины.

не запомнятъ; несмотря на это судоходство не прерывалось, и устрашающаго вліянія мелководье это не произвело, такъ какъ во время его были заключены перевозочные контракты на слѣдующій годъ и по тѣмъ же цѣнамъ *). Въ 1882 г., въ годину небывалаго мелководья, Волга уступила ж. дорогѣ менѣе $\frac{1}{5}$ своихъ грузовъ; къ четыремъ пристанямъ—Царицыну, Саратову, Сызрани и Самарѣ — подвезено по ж. д. 8,5 м. п., а взято съ воды только 6,7 м. п. Задержка грузовъ бываетъ и при сильномъ мелководьи довольно рѣдко: зависитъ же она, главн. образ., отъ излишней нагрузки судовъ и отъ медленности движенія, допускаемой ради сокращенія расходовъ тяги и въ расчетѣ на болѣе долгій періодъ полноводья. Страховые расходы во всѣхъ этихъ случаяхъ ниже такихъ же расходовъ при ж. д. движеніи и для тяжелыхъ грузовъ не превышаютъ $\frac{1}{2}$ к. съ пуда **); распазка же составляетъ не болѣе $\frac{1}{10}$ к. съ пуда, если принять во вниманіе всю массу грузовъ и сопоставить ее съ отдѣльными случаями распазки.

О Камѣ мы не говоримъ потому, что эта рѣка не вызываетъ жалобъ; на ней если и есть мели, то не затрудняющія плаванія. Только выше Перми образуется лѣтомъ много мелей.

§ 52. Другія второстепенныя рѣки волжскаго бассейна представляютъ болѣе неудобствъ, чѣмъ Волга, т. к. онѣ болѣе извилисты, фарватеръ во многихъ мѣстахъ узокъ, встрѣчаются яры, вода быстро спадаетъ, въ межень образуются мели, иногда даже непроходимыя.

Вятка лѣтомъ мелководна и вообще требуетъ исправленія; кромѣ того перевозка по этой рѣкѣ къ Нижнему и Москвѣ составляетъ порядочный крюкъ по сравненію съ прямымъ гужевымъ путемъ, отъ Вятки водою до Нижняго 1364 в., до Москвы—1774 в., прямо черезъ Ярославль только 820 в.

Волга только въ рѣдкіе годы представляетъ затрудненія судоходству въ меженное время; обыкновенно —

*) Интересующіеся этимъ могутъ найти подтвержденіе въ свѣдѣніяхъ и бюллетеняхъ приволжскихъ биржъ, а также во всѣхъ приволжскихъ газетахъ.

**) Напр. отъ Сызрани до Нижняго, за 1000 в. страховыя общества берутъ премію со ста рублей за зерновой хлѣбъ 53 к., за муку 30 к., за желѣзо 15 к. Это составитъ средн. числ. около $\frac{1}{2}$ ‰ цѣнности груза.

здѣсь почти все время навигаціи грузятся довольно большія баржи; безпрепятственное судоходство начинается отъ Уфы.

Чусовая извѣстна своими быстринами и камнями, нерѣдко причиняющими аварии, ежегодно рѣка эта беретъ дань съ желѣзнаго транспорта въ видѣ нѣсколькихъ разбившихся барокъ. Несмотря на все это перевозка въ среднемъ выводѣ обходится дешевле, чѣмъ по ж. д. и до сихъ поръ Уральская ж. д. успѣла отвлечь отъ Чусовой только малую часть грузовъ.

Сура очень извилиста, русло измѣнчивое, много мелей и яровъ, подъ водою масса камней, для судоходства удобна очень короткое время, въ теченіи 8—12 дней въ періодъ весенняго сплава, бывають опаздыванія и аварии, судоходство упадаетъ.

На *Унжѣ*, *Ветлугѣ* и др. рѣкахъ, по которымъ сплавляется лѣсъ часто бывають опаздыванія грузовъ отъ быстрого обмелѣнія, мелкосидящіе пароходы ходятъ здѣсь съ затрудненіями. (О неудобствахъ *р. Уфы* и ея притоковъ говорено на стр. 37—38).

Неудобства *Вѣлой*, *Вятки*, верхней *Камы* нельзя считать серьезными; т. к. они во 1-хъ устранимы, во 2-хъ—ихъ вліяніе обнаруживается въ то время, когда главная масса грузовъ уже прошла, и къ отправкѣ остаются только немногіе товары.

Даже отъ Самарской пристани въ первыя три недѣли отъ открытія навигаціи отправляется столько же грузовъ сколько и во все остальное время навигаціи.

Неудобства *рр. Чусовой*, *Суры*, *Ветлуги*, *Унжи*, *Уфы* и др. таковы, что заставляютъ призадуматься.

§ 53. Для устраненія мелей и перекатовъ на Волгѣ и др. рѣкахъ принимались до сихъ поръ мѣры паллятивныя, временныя: ставятся землечерпалки, сосуны и грабли для углубленія дна, ставятся временныя платины и затопляются барки въ видѣ плотинъ. Мѣры эти не ведутъ къ урегулированію русла, не выправляютъ рѣки, а направлены только къ временному углубленію русла, къ облегченію прохода судовъ въ данное время (иногда очень короткое); какъ только мѣры эти перестаютъ дѣйствовать, то прежнія неудобства возобновляются, а

иногда и усиливаются. Нѣкоторыя изъ этихъ мѣръ, какъ напр. грабли, даже прямо вредны *), ибо устраняя мель въ одномъ мѣстѣ, содѣйствуютъ образованію ея въ другомъ и поглощаютъ тѣ деньги, какіягодились бы на болѣе коренныя улучшенія. Временныя плотины больше помогаютъ; за послѣднія 15 лѣтъ, на Волгѣ, между Нижнимъ и устьемъ Камы, благодаря имъ, на перекатахъ не было менѣе 6 четвертей, тогда какъ въ прежнее время, когда никакихъ мѣръ не принималось, вода на перекатахъ падала иногда до 4^{1/2} четвертей; значитъ состояніе Волги въ послѣднее время не только не ухудшилось, но даже улучшилось; кое-что уже сдѣлано, остается сдѣлать еще больше, на временныхъ же плотинахъ нельзя остановиться и потому, что, при слабомъ грунтѣ рѣки, многіе перекаты передвигаются вслѣдствіе весеннихъ заторовъ льда и др. естественныхъ причинъ.

Главные коренныя мѣры для предотвращенія мелей—лѣсонасажденіе на верховьяхъ и укрѣпленіе береговъ, но о мѣрахъ этихъ теперь нельзя говорить серьезно. Остается приступить къ выправительнымъ (регуляционнымъ) мѣрамъ, какія приняты въ другихъ государствахъ, при томъ съ гораздо большими затратами, чѣмъ тотъ расходъ, какой потребовался бы на регуляцію Волги. Для улучшенія волжскаго фарватера до полной гарантіи отъ мелководья, т. е. для достиженія наименьшей глубины въ 9—10 четвертей на меляхъ между Нижнимъ и Казанью достаточно устроить регуляционные сооруженія на 50 мелкихъ и неудобныхъ мѣстахъ (перекаты и перевалы).

По вычисленіямъ свѣдущихъ инженеровъ, долго жившихъ на Волгѣ, исправленіе каждаго изъ такихъ мѣстъ, въ предѣлахъ самаго низкаго (меженного) горизонта, потребуетъ средн. числ. по 60 т. р., всего, значитъ, до 3 м. р., на поддержаніе же пути и на ремонтъ сооруженія до 450 т. р. въ годъ. Немного меньше отпускается и теперь на временныя, паліативныя, мѣры. Небольшое добавленіе и обращеніе этихъ суммъ на регуляцію быстро двинули бы постройку постоянныхъ сооруженій и дали бы возможность приступить къ систематическому укрѣпленію береговъ въ сомнительныхъ мѣстахъ.

*) Система граблей вызвала на Волгѣ общее осужденіе, т. к. оказалось что она достигаетъ обратныхъ результатовъ.

Кромѣ того, для пользы судоходства, полезно было бы приступить къ устройству гаваней на главныхъ пристаняхъ, что дастъ возможность грузить товары еще во время ледохода и ускорить торговый оборотъ; теперь же многія пристани очень неудобны не только для нагрузки, но и для подводки судовъ къ берегу; погрузка же въ баржи во время ледохода возможна только въ одной Самарѣ. Чувствуется также необходимость въ устройствѣ гаваней и затоновъ для спасенія судовъ отъ весенняго ледохода.

Кромѣ того необходимы хорошіе и строгіе законы о судоходствѣ.

§ 54. Конструкція судовъ и пароходовъ, какъ говорено выше, доведена до высокой степени совершенства и удобства; типы все улучшаются, водоизмѣщеніе увеличивается; строятся баржи въ 45 саж. длины, вмѣщающія 120 т. п. груза, т. е. количество, поднимаемое 10 товарными поѣздами при полной ихъ нагрузкѣ. Такому улучшенію помогла, главн. образ., широкая конкуренція. При этомъ количество судовъ и общая вмѣстимость ихъ возрастали быстрѣе, чѣмъ самое количество грузовъ, отчего отъ весеннихъ рейсовъ до ярмарочныхъ и во время Нижегородской ярмарки много пароходовъ и баржей остается безъ дѣла, и всякое, даже неожиданное, увеличеніе товарнаго движенія найдетъ съ избыткомъ всѣ необходимыя перевозочныя средства.

Въ послѣдніе годы неожиданно появились большіе грузы нефти изъ Астрахани, и эта масса не только была вывезена въ короткое время, но и фрахты не увеличились, а еще остались свободныя суда.

§ 55. Способы нагрузки и выгрузки на пристаняхъ до сихъ поръ еще первобытныя, съ помощію крючниковъ и т. п. рабочихъ, что объясняется дешевизною рабочихъ рукъ и невозможностью въ лѣтнее время подводить баржи вплоть къ берегу. Способы эти, впрочемъ, вполне удовлетворяютъ товаротправителей, тѣмъ болѣе, что даютъ возможность грузить гораздо больше и скорѣе, чѣмъ на ж. д.

Даже легкихъ грузовъ грузится свободно по 40 т. п. въ сутки. Въ *элеваторы* особой надобности не чувствуется, т. к. еще нѣтъ удобныхъ пристаней, затрачено много на амбары и склады, ручная

трудъ дешевъ. Только въ Рыбинскѣ былъ бы очень полезенъ плов-
чій элеваторъ для перегрузки изъ судовъ въ вагоны Р.-Б. ж. д. Равн.
образ. элеваторы могли бы принести большую пользу въ портахъ.

§ 56. Благодаря свободной конкуренціи и широ-
кому развитію перевозочныхъ средствъ фрахты на Волгѣ
и ея притокахъ установились на очень низкой цифрѣ;
особенно низки фрахты во вторую половину навигаціи,
Обыкновенно при перевозкѣ полными баржами берутъ
отъ $\frac{1}{200}$ до $\frac{1}{300}$ коп. съ пудоверсты, среднее — $\frac{1}{350}$ к. *),
т. е. впятеро дешевле низкаго ж. д. тарифа ($\frac{1}{50}$); для
первыхъ рейсовъ фрахты выше, такъ какъ грузовъ бы-
ваетъ больше, а расходы тяги, вслѣдствіе болѣе быст-
раго теченія, увеличиваются; въ мелководье фрахты
также возвышаются. Для срочныхъ и легкихъ грузовъ,
перевозимыхъ съ пассажирскими пароходами, фрахты
нѣсколько выше, около $\frac{1}{150}$ — $\frac{1}{80}$ к. съ пудоверсты **).
Вообще цѣны воднаго транспорта таковы, что желѣзно-
дорожная перевозка никоимъ образомъ съ нимъ конкур-
рировать не можетъ; даже отъ Рыбинска около 70%
всѣхъ грузовъ идетъ къ Петербургу не по болѣе ко-
роткому рельсовому пути, а по длинной Маріинской си-
стемѣ, гдѣ судоходство встрѣчаетъ массу препятствій и
задержекъ, гдѣ проходъ шлюзовъ, ожиданіе очередей,
остановки и пр. обходятся дорого и влекутъ за собою
большіе накладные расходы для грузовладельцевъ. Съ
урегулированіемъ русла, фрахты должны понизиться еще
болѣе.

Предположимъ, что для спасенія отъ мелководья, какъ того же-
лаютъ казанцы, по берегу Волги отъ Казани до Нижняго будетъ ж.
д. Тогда обходъ этого плеса при помощи ж. д. обойдется (съ пуда):

Перегрузка съ судовъ на ж. д.	$\frac{3}{4}$ коп.
Перевозка по $\frac{1}{50}$	9 "
Выгрузка	$2\frac{1}{2}$ "

15 коп.

Водою же, считая и расходы на паузки, обойдется не болѣе
3—4 коп. Значитъ, если принять все количество, проходящихъ по плесу,
грузовъ хотя въ 200 м. п. (а не 320 м. п., какъ считаютъ казанцы),
то придется по ж. д. переплатить на этомъ участкѣ болѣе 20 м. р.

*) Отъ верховьевъ Камы до Казани, Самары, Саратова по 6—10 к. съ пуда, съ
Вятки по 6—8 к., изъ Перми до Нижняго 6—10 к., до Рыбинска 8—15 к.; отъ
Астрахани до Нижняго 8—9 к.

**) Отъ Перми до Казани 10—30 к., до Нижняго 10—35 к.

Такіе же, приблизительно, товарные фрахты держатся и на др. рѣкахъ; изъ Вятки и изъ Уфы—обыкновенно около $\frac{1}{200}$ коп. съ пудоверсты *). Только на Сурѣ фрахты выше **). Пассажирскій тарифъ на пароходахъ также гораздо ниже, чѣмъ на ж. д.; въ I классѣ по $1\frac{1}{2}$ —2 к. съ пассажирроверсты, II кл. по 1— $1\frac{1}{4}$ коп., III кл. по $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$ к., значить менѣе половины ж. д. тарифа, не говоря уже объ удобствахъ. Рабочихъ перевозятъ еще дешевле; иногда на баржи принимаются партіи рабочихъ по $\frac{1}{8}$ к. съ версты, т. е. въ десять разъ дешевле ж. д. Прибрежная ж. д. можетъ перевозить пассажировъ только зимою, а лѣтомъ—только экстренныхъ; на 3-классныхъ пассажировъ. составляющихъ главную массу, ж. д. во время навигаціи рѣшительно не можетъ разсчитывать ***). Багажъ перевозится на пароходахъ за $\frac{1}{15}$ — $\frac{1}{20}$ к. съ версты, т. е. въ 4—5. разъ дешевле, чѣмъ по ж. д.

§ 57. Большія Сибирскія рѣки, какъ Обь, Иртышъ, Енисей—обильны водою и удобны для судоходства во всю навигацію; второстепенныя рѣки какъ напр. Тоболъ (судоходенъ отъ Кургана), Тура (отъ Тюмени), Томъ (отъ Томска), Ница (отъ Ирбита) и др. въ меженное время очень мелѣютъ, и пароходство встрѣчаетъ затрудненія, но и эти неудобства малочувствительны потому, что почти всѣ грузы успѣваютъ сплавиться весною. Судовое дѣло на сибирскихъ рѣкахъ хотя и развивается, но не такъ систематически, какъ на Волгѣ, что зависитъ отъ колебаній въ количествѣ грузовъ и отъ слабаго ихъ возрастанія; пароходы здѣсь ограничиваются большей частію однимъ первымъ, товарнымъ рейсомъ, а въ остальное время перевозятъ пассажировъ и запоздалые, легкіе грузы. Поэтому и фрахты здѣсь выше, отъ $\frac{1}{200}$ и до $\frac{1}{100}$ съ пудоверсты.

§ 58. Параллельность рельсоваго пути водному, какъ объяснено въ § 48, умѣстна только при сочетаніи извѣстныхъ условій, а такого сочетанія въ данномъ слу-

*) Такъ на Нижегородской биржѣ 5 сентября заключенъ контрактъ на навигацію 1885 г. отъ Уфы до Нижняго по 1 р. 45 к. за два 9-ти-пудовыхъ куля, т. е. 8 к. съ пуда за 1600 в.

**) Отъ Алатыря до Рыбиска (1100 в.) по 8—9 к. съ пуда.

**) А отъ нихъ-то и главный доходъ.

чаѣ, т. е. по отношенію къ рѣкамъ Вост. Россіи и Сибири, не имѣется, а наоборотъ имѣются налицо всѣ условія, отрицающія возможность параллельной ж. д.; отсутствіе серьезныхъ и дорогоустраимыхъ препятствій, обиліе воды, болѣе чѣмъ достаточный рѣчной флотъ, подавляющее преобладаніе тяжелыхъ грузовъ, быстрота водной перевозки, дешевизна фрахтовъ, относительно—слабая населенность, ограниченность товарнаго движенія въ извѣстные періоды, т. е. неравномѣрное его распредѣленіе во времени, дешевизна нагрузки и выгрузки, наконецъ — техническія неудобства прибрежныхъ мѣстностей для ж. д. (одинъ берегъ—низменный, весною заливаемый, другой—гористый, овражистый), не говоря уже о мостахъ, и пр.

Сторонники уфимскаго направленія ухватились за нѣкоторыя изъ этихъ особенностей нашихъ рѣкъ и категорически отрицаютъ возможность ж. д. рядомъ съ Волгой и Камой. Казанцы же, ссылаясь на неудобства казанско-нижегородскаго плеса и выставя примѣры другихъ государствъ съ прибрежными ж. д. увѣряютъ, что ж. д. по берегамъ названныхъ рѣкъ даже необходима; неумѣстность первой ихъ ссылки ясна изъ приведенныхъ выше фактовъ, неумѣстность второй ссылки постараемся выяснить вкратцѣ. Прежде чѣмъ ссылаться—надо кое-что знать, а не брать голые факты и пользоваться ими для абсолютныхъ сужденій. Въ другихъ странахъ, если и существуютъ ж. д. по берегамъ судоходныхъ рѣкъ, то это зависитъ отъ особыхъ тамошнихъ условій: 1) заграничныя рѣки (см. § 50), далеко *не такъ удобны* для судоходства, какъ Волга и Кама; 2) тамъ *круглый годъ* большое движеніе грузовъ, по преимуществу *фабрикатовъ*, болѣе свойственныхъ ж. д. перевозкѣ; 3) населеніе гораздо гуще нашего, и одно *пассажирское движеніе*, у насъ часто не окупающее, покрываетъ расходы эксплоатаціи; 4) *тарифы уравнительныя* и большей частью ниже, чѣмъ на русскихъ ж. д.; 5) рѣчной флотъ по своей конструкціи хуже нашего, и водные фрахты выше; 6) ж. д. перевозка, въ связи съ нагрузкой и выгрузкой, быстрѣе нашей; 7) рѣки не въ состояніи поднять всѣхъ грузовъ и много оставляютъ

на долю ж. д.; 8) *берега* рѣкъ гораздо *удобнѣе* для проложенія ж. д., 9) многія *прирѣчныя* ж. д. служатъ только связующими звѣньями въ общей сѣти и имѣютъ болѣе транзитное значеніе. Кромѣ того въ Соед. Штатахъ ж. д. часто пролагались по берегамъ рѣкъ, еще незаселеннымъ, съ цѣлью вызвать заселеніе, т. е. ж. д. болѣе скорый проводникъ культуры, чѣмъ рѣка. Тамъ же, гдѣ (какъ въ Россіи) ж. д. не могутъ служить для культивированія *прирѣчныхъ* раіоновъ, гдѣ для нихъ остается очень мало грузовъ, а пассажирское движеніе—болѣе въ убытокъ—немыслимы и *побережныя* ж. д. Однако и въ др. странахъ, не взирая на всѣ условія, благопріятствующія *прирѣчнымъ* ж. д., многія изъ нихъ едва существуютъ; такъ въ Сѣв. Америкѣ многія общества, эксплуатировавшія *побережныя* ж. д., обанкротились; въ Германіи нѣкоторыя ж. д. почти въ убытокъ; Rhein-Nahe-Eisenbahn, идущая вдоль Рейна по мѣстности съ населеніемъ въ 150 чел. на кв. версту (т. е. въ 7 разъ гуще раіона Каз. л.), дала по послѣднимъ отчетамъ, $1\frac{1}{2}\%$ дохода, что, при нашихъ расчетахъ, равносильно доплатѣ отъ казны въ $3\frac{3}{4}\%$ (т. е. для Каз. л. около 4 м. р. въ годъ, если она будетъ работать не хуже Rhein-Nahe-B.). Наши *прирѣчныя* ж. д.—Риго-Динабургская, Динабург-Витебская, Привислянская—если и существуютъ, то только благодаря дальнимъ транзитнымъ грузамъ, мѣстныхъ же грузовъ отъ Зап. Двины и Вислы онѣ не отняли, и товарное движеніе по этимъ рѣкамъ даже усилилось; примыкающія къ Волгѣ ж. д. отдаютъ водѣ болѣе грузовъ, чѣмъ отъ нея берутъ.

Всякое повышеніе тарифа на примыкающихъ ж. д. отвлекаетъ грузы на воду. Такъ въ нынѣшнемъ году Нижегородская ж. д. повысила тарифы вѣ часть ея груза, въ нѣсколько милліоновъ пудовъ, ушла другими путями: 1) по Окѣ до Коломны и по ж. д. въ Москву; 2) по Волгѣ на Ярославль и оттуда по ж. д. въ Москву; 3) по Волгѣ до Кинешмы и оттуда по ж. д. въ Иваново и Шую. На Каз. л. придется держать зимою повышенные тарифы, дабы вознаградить за убыточность лѣтнаго движенія, а такое повышеніе поведетъ къ тому, что часть зимнихъ грузовъ или пойдетъ гужомъ, какъ тому бывали примѣры, или останется до весенней воды.

в) Гужевая перевозка.

§ 59. Преобладающий способ подвоза грузовъ къ русскимъ ж. д.—гужевой. Во всей Вост. Россіи зимою, а въ Зауральи и югозап. Сибири круглый годъ всѣ грузы перевозятся гужемъ. При удобствахъ зимняго пути *) и при дешевизнѣ перевозочныхъ средствъ, гужевой транспортъ относительно—дешевъ, особенно по болѣе сѣверной параллели; южнѣе къ степямъ и въ горныхъ мѣстностяхъ перевозка дороже и труднѣе. Для нѣкоторыхъ болѣе цѣнныхъ и менѣе срочныхъ грузовъ а также на небольшихъ разстояніяхъ, гужевая перевозка практикуется у насъ рядомъ съ ж. д. Это странное явленіе объясняется нѣкоторыми неотъемлемыми выгодами этой перевозки: 1) съ нагрузкой, выгрузкой и отправкой менѣе хлопотъ; 2) не бываетъ перегрузки, а везутъ прямо до мѣста. 3) подрядчики, занимающіеся перевозкою, берутъ на себя ручательство за грузы и болѣе гарантируютъ ихъ цѣлость, чѣмъ ж. д.

Лучше всего организована гужевая перевозка *въ районѣ Каз. л.*, гдѣ есть постоянные подрядчики и всегда достаточное количество возчиковъ, лучшими считаются тюменскіе; главная масса грузовъ везется въ началѣ зимы и подвозится къ пристанямъ; провозныя цѣны не высоки; такъ отъ Екатеринбурга до Перми берутъ по 15—20 к. съ пуда или по $\frac{1}{13}$ — $\frac{1}{20}$ к. съ пудоверсты, т. е. дешевле высшихъ разрядовъ ж. д. тарифа.

Главное гужевое движеніе направляется здѣсь отъ Нижняго до Казани и отъ Казани до Перми. Болѣе оживленные тракты: лѣтомъ—отъ Екатеринбурга до Кунгура и Перми; зимою—1) отъ Нижняго до Казани, пролагаемый по самой Волгѣ, довольно короткій и удобный; 2) отъ Казани до Перми, откуда идетъ часть грузовъ къ Ирбиту (см. стр. 18 и 48); отъ Перми до Ирбита дешево везать вятскіе возчики, привезшіе въ Пермь грузы и раз-

*) Впрочемъ, зимніе дороги хороши только въ первую половину зимы, а потомъ, когда прошло много воевъ, пути эти портятся, становятся ухабистыми.

считывающіе на обратные грузы изъ Ирбита; 3) Казань-Мензелинскъ, 4) Екатеринбургъ-Пермь. Большая часть гужевыхъ товаровъ идетъ къ пристанямъ Волги, Камы, Чусовой и др.

Въ районѣ Уф. л., гужевой транспортъ не такъ хорошо организованъ, ибо количество грузовъ не такъ постоянно, товары подвозятся большей частью самими производителями: крестьянами, заводчиками, товароотправителями. При томъ дороги здѣсь менѣе удобны, и фрахты выше: по $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{10}$ коп. съ пудоверсты. Главное движеніе: отъ Челябинска и Златоуста къ Уфѣ, отъ заводовъ къ ближайшимъ пристанямъ, отъ Троицка къ Оренбургу, отъ Челябинска къ Екатеринбургу; так. обр. черезъ Челябинскъ идетъ значительное транзитное движеніе.

§ 60. Общіе размѣры гужеваго движенія, если вычесть товары идущіе къ пристанямъ, по сопоставленіи всѣхъ мѣстныхъ и официальныхъ данныхъ, выражаются всего въ нѣсколькихъ милліонахъ пудовъ, такъ что если напр. Каз. л. убьетъ гужевой транзитъ и возьметъ всѣ его грузы, то не окупитъ ими и части расходовъ эксплоатаціи.

Безконечные обозы, о которыхъ говорятъ, вовсе не такъ поразительны, ибо 500—600 возовъ равняются одному полному товарному поѣзду и могутъ растянуться на 4—5 верстъ, 8 паръ тов. поѣздовъ въ сутки равносильны 8000 возамъ, а мѣсячное ж. д. движеніе—240000 возовъ, т. е. вѣроятно то количество, какое передвигается здѣсь гужомъ въ теченіи года.

До развитія волжскаго судоходства и особенно во времена Московскаго Государства было большое торговое движеніе—отъ Москвы на Казань и Тюмень, отъ Ярославля на Вятку и Пермь. Съ развитіемъ культуры движеніе это раздробилось между нѣсколькими путями: образовались новые центры, хотя и не такіе сильные, какъ Москва, но все-таки довольно серьезные; такъ кромѣ движенія черезъ Казань и Вятку, большіе обозы идутъ на Оренбургъ, Уральскъ, Саратовъ и др.; затѣмъ кромѣ движенія между Волгой, Камой и Азіатской Россіей образовался оживленный подвозъ въ западной и южной Россіи, гдѣ существуютъ такіе центры, какъ Кіевъ, Харьковъ, Ростовъ на Дону и др.

Разъясненіе отдѣльныхъ вопросовъ.

§ 61. При обсужденіи вопроса о государственной ж. д. само собою выдвигается вопросъ о распредѣленіи хлѣбнаго транспорта, о значеніи ж. д. для народнаго продовольствія. Извѣстно, что въ этомъ смыслѣ полезнѣе та ж. д., которая способствуетъ передвиженію хлѣба изъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ онъ дешевле, ко внутр. рынкамъ, къ портамъ и въ мѣстности, страдающія недостаткомъ хлѣба; чѣмъ болѣе разниа цѣнъ на хлѣбъ въ конечномъ пунктѣ ж. д. и въ др. пунктахъ ж. д. сѣти, тѣмъ болѣе хлѣбнаго груза надо ожидать для ж. д., соединяющей сѣть съ этимъ конечн. пунктомъ. Дешевые хлѣба Челябинскаго района, поэтому должны имѣть большой интересъ для ж. д., тѣмъ болѣе, что они могутъ быть направлены по болѣе южной параллели, гдѣ пристани и хлѣбные рынки все развиваются *). Съ доставкою дешеваго хлѣба урегулируются хлѣбныя цѣны, и это облегчитъ теперешній земледѣльческій кризисъ.

Кризисъ этотъ зависитъ также отъ временнаго переполненія рынковъ, отъ низкихъ цѣнъ и отъ др. причинъ. Въ навигацію 1884 г. къ Рыбинску подвезено было до 20 м. п. пшеницы, 22 м. п. овса и 15 м. п. ржи.

Для оцѣнки кризиса интересно распредѣленіе среднихъ цѣнъ на хлѣбъ въ Россіи относительно пространства и населенія **). Вотъ табличка, показывающая—на какомъ пространствѣ (тысячи кв. верстъ) Европ. Россіи какія были цѣны за 8-лѣтіе 1875—82 гг. за пудъ хлѣба.

Годы.	дешевле		50—		80—		1 р.—		1 р. 20—		дороже		Всего	
	50 к.	80 к.	1 р.	1 р. 20.	1 р. 50.	1 р. 50.	1 р.	1 р.	1 р. 20.	1 р. 50.	1 р. 50.	1 р.	1 р.	1 р.
1875	945	1867	875	499	—	—	3637	499						
1876	895	1992	1247	41	10	—	4134	51						
1877	563	2086	1225	301	10	—	3874	311						
1878	414	1850	1003	905	14	—	3266	919						
1879	300	1789	1167	898	28	34	3256	929						
1880	5	459	1079	1298	1315	29	1543	2642						
1881	—	262	777	1176	1066	904	1039	3146						
1882	135	980	1157	819	450	644	2272	1913						
Средн. за 8 лѣтъ.	407	1411	1066	742	362	197	2883	1301						

*) На средней Волгѣ, вятскія и сѣверныя пристани упадаютъ.

**) Цифры эти вычислены по даннымъ земскихъ и городскихъ управъ, окружныхъ и интендантскихъ управленій и биржевыхъ листовъ. Цифры эти взяты собственно для Европ. Россіи (безъ Кавказа, Польши, Финляндіи).

Для ясности представимъ эти же пространственные данныя въ относительныхъ цифрахъ (% распределение среднихъ цѣнъ въ провинціяхъ):

Годы.	дешевле		80—		1 р.—	1 р. 20—	дороже	В с е г о	
	50 к.	80 к.	1 р.	1 р. 20.	1 р. 50.	1 р. 50.	менѣе	болѣе	
1875	22%	45%	21%	12%	—	—	88%	12%	
1876	21	48	29	1	—	—	99	1	
1877	13	50	29	7	—	—	93	7	
1878	10	44	24	22	—	—	78	22	
1879	7	42	27	22	1	1	77	23	
1880	—	11	25	31	32	1	37	63	
1881	—	6	19	27	26	22	25	75	
1882	3	24	27	19	11	16	55	45	
Средн. за 8 лѣтъ.	9	34	26	18	9	4	69	31	

Отсюда уже видна неравномѣрность цѣнъ и ихъ постепенное возрастаніе особенно съ 1880 г.; до 1880 г. во всей Россіи хлѣбъ былъ дешевле 1 р. 20 к.; съ 1880 г. болѣе, чѣмъ въ половинѣ Россіи, дороже рубля; дешевле 50 к. остается только въ Зауральи и югозап. Сибири.

Другая табличка показываетъ—сколько жителей (въ миллионахъ) и какія цѣны платило за хлѣбъ въ тотъ же періодъ. Въ абсолютныхъ цифрахъ среднія цѣны распределяются между населеніемъ Европ. Россіи такъ обр.

Годы.	дешевле		80—		1 р.—	1 р. 20—	дороже	В с е г о	
	50 к.	80 к.	1 р.	1 р. 20.	1 р. 50.	1 р. 50.	менѣе	болѣе	
1875	26,7	44,3	12,6	0,3	—	—	83,6	0,3	
1876	23,4	46,6	12,6	1,3	0,3	—	82,5	2,1	
1877	13,5	52,6	11,3	6,3	0,3	—	77,3	6,6	
1878	13,3	44,7	19,3	6,3	0,5	—	77,3	6,7	
1879	8,0	49,7	19,4	6,1	1,1	0,3	77,1	7,4	
1880	0,3	7,4	22,3	37,6	16,3	0,3	30,5	54,1	
1881	—	3,3	18,7	30,4	27,6	4,3	22,0	62,5	
1882	1,3	24,1	37,4	16,3	4,3	0,6	62,6	21,3	
Средн. за 8 лѣтъ.	10,3	34,1	19,4	13,3	6,3	0,7	64,3	20,3	

Процентное распределение населенія, платившаго за хлѣбъ тѣ или другія цѣны, таково:

Годы.	дешевле		80—		1 р.—	1 р. 20—	дороже	В с е г о	
	50 к.	80 к.	1 р.	1 р. 20.	1 р. 50.	1 р. 50.	менѣе	болѣе	
1875	32%	52%	15%	1%	—	—	99%	1%	
1876	28	55	15	2	—	—	98	2	
1877	16	63	14	7	—	—	93	7	
1878	16	52	24	7	1	—	92	8	
1879	9	59	24	7	1	—	92	8	
1880	—	9	27	44	19	—	37	63	
1881	—	4	22	36	33	5	26	74	
1882	1	29	44	20	5	1	74	26	
Средн. за 8 лѣтъ.	12	40	24	16	7	1	69	31	

Здѣсь та же неравномѣрность: въ 1875 и 1876 гг. болѣе ¼ Россіи ѣло хлѣбъ дешевле 50 к.; до 1880 г. почти вся Россія платила менѣе 1 р. за пудъ, въ т. ч. половина 50—80 к. Съ 1880 г. преоб-

ладають цѣны 80—1 р. 20 к. Это вздорожаніе оказываетъ давленіе и на нашъ экспортъ и на пародное продовольствіе внутри Имперіи.

Так. образ. теперь болѣе, чѣмъ когда либо, необходимо привлечь на рынки дешевые хлѣба, ожидающіе сбыта въ Уфимско-Зауральскомъ районѣ. Для распредѣленія этихъ хлѣбовъ самымъ удобнымъ центромъ является Самара, отсюда — доставка во все стороны. Хлѣбные избытки Зауралья и Уфимскаго края двинутся на западъ, облегчая мобилизацію хлѣбныхъ грузовъ къ главнымъ рынкамъ Россіи, предохраняя отъ усиленнаго подъема цѣнъ во время неурожаяевъ и обезпечивая отъ голодовокъ Самарскій районъ, имѣющій такое исключительное значеніе для этихъ рынковъ.

Только къ южнымъ портамъ Самарскій зерновой хлѣбъ не можетъ имѣть постояннаго тяготѣнія, ибо порты эти, хотя и вывозятъ главн. образ. пшеницу, служатъ дополнительными рынками для Марсельскихъ и др. южно-европейскихъ рынковъ; спросъ не равномеренъ и невеликъ, такъ что удовлетворяется кубанскою и южно-русскою пшеницей, радиусъ протяженія которой къ портамъ не болѣе 100—150 в., при томъ же и фрахты выше, чѣмъ изъ западныхъ портовъ. Только при неурожаяхъ въ южной Россіи, особенно когда они совпадаютъ съ плохими урожаями въ Египтѣ и Дунайскихъ впаже-ствахъ, Самарская пшеница можетъ идти и въ южные порты. За то можно рассчитывать на вывозъ Самарской муки къ югу; въ Самарскомъ районѣ и теперь работаютъ паровыя мельницы на 12 переваловъ (до 1200 п., т. е. по 18 т. п. въ сутки); строятся еще на 10 переваловъ, такъ что съ 1885 г. годовое производство муки дойдетъ до 8 м. п.

§ 62. Нижегородская ярмарка служитъ конькомъ для сторонниковъ и того и другаго направленія. Казанцы увѣряютъ, что это „всероссійское торжище“ обогатитъ ихнюю линію и, наоборотъ, Каз. л. очень нужна для ярмарки. Уфимцы указываютъ на то, что ярмарка имѣетъ очень мало отношенія къ Сибири и что Каз. л. ей повредить.

Для разъясненія приведемъ краткіе выводы изъ нашихъ личныхъ наблюденій за ходомъ дѣлъ на ярмаркѣ.

Чтобы судить о вліяніи ж. д. на Нижег. ярмарку надо уяснить вкратцѣ ея значеніе. Какъ видно изъ обзоровъ торговли (§§ 16, 31, 47) изъ самой Сибири на ярмарку поступаетъ очень мало грузовъ, и то больше черезъ Ирбитъ, чай (до 100 т. п.) и мѣха; затѣмъ, подъ именемъ сибирскихъ товаровъ приходятъ уральское же-

лѣзо, пермская соль и т. п. грузы, не представляющіе для ж. д. никакого интереса. Съ ярмарки въ Сибирь идутъ легкіе грузы (мануфактуры, вина и т. п.), также представляющіе небольшой интересъ для ж. д., тѣмъ болѣе что большая часть идетъ водою на Пермь (потомъ — на Ирбитъ). Съ общеокономической точки зрѣнія Ниж. ярмарка, какъ и всякая другая, должна бы, кажется, упасть съ проведеніемъ сквозной ж. д. (какъ упали напр. ярмарки украинскія и др.); но при ближайшемъ вниканіи въ свойства Ниж. ярмарки въ ней оказываются такіе жизненные элементы, которые долго сохранятся и при ж. д. Именно — она развилась и окрѣпла не только благодаря своему рѣдкому географич. положенію, не только какъ перегрузочный пунктъ, но какъ мѣсто, удобное для 30-дневной расторжки, въ которой торговля такъ нуждается для массы грузовъ, подвозимыхъ изъ самыхъ отдаленныхъ и разнохарактерныхъ мѣстностей.

Несомнѣнно, что Каз. л. оторветъ часть легкихъ товаровъ и нѣсколько съузлитъ ярмарочные обороты съ этими товарами; но легкіе грузы Московско-Владимирскаго раіона и теперь поступаютъ на ярмарку въ меньшемъ противъ прежняго количествѣ, а больше выписываются прямо съ фабрикъ. Это не производитъ замѣтнаго давленія на ярмарку, основанную на обмѣнѣ продуктовъ далекихъ странъ, которыя могутъ и будутъ сообщаться водою, хотя бы по берегамъ провели десять ж. д.; главный оборотъ — съ грузами тяжелыми, которые можно отвлечь отъ воды только съ воспрещеніемъ перевозки по Волгѣ; съ другой стороны, какъ только ихъ отвлекутъ на ж. д. — имъ не будетъ расчета останавливаться въ Нижнемъ для расторжки, они будутъ идти прямо въ мѣста назначенія, и ярмарка потеряетъ свой *raison d'être*. Кромѣ того устойчивость ярмарки — въ томъ, что баржи, въ которыхъ подвозятся грузы, служатъ удобными складочными помѣщеніями, и многіе товары, какъ-то желѣзо, рыба, соль, хлѣбъ и т. п. въ большинствѣ случаевъ продаются прямо изъ баржей, и выгружаются по мѣрѣ продажи; при этомъ товарохозяева-продавцы обязываютъ въ условіяхъ доставщиковъ - су-

довладѣльцевъ держать товаръ въ баржахъ по прибытіи на мѣсто въ теченіи одного-двухъ мѣсяцевъ, безъ особой платы, впредь до покупки. Кромѣ того ярмарка представляетъ покупателямъ спеціальныя удобства для обозрѣнія однородныхъ товаровъ, сгруппированныхъ въ одномъ мѣстѣ, для сравненія цѣнъ и т. п. Держится ярмарка и на своеобразныхъ торговыхъ приѣмахъ: многіе пріѣзжаютъ безъ товаровъ а съ векселями и покупаютъ товары; другіе расплачиваются за купленные товары своими товарами, такъ что многія сдѣлки имѣютъ мѣновой характеръ *), не поддающійся влиянію ж. д. Одно и то же лицо иногда торгуетъ разными товарами, а для этого никакое другое мѣсто такъ не удобно, какъ Ниж. ярмарка. Въ смыслѣ ускоренія денежныхъ оборотовъ влияніе ж. д. также не можетъ быть чувствительнымъ, ибо сдѣлки по большей части долгосрочныя: векселя даются на 18, на 24, а иногда даже и на 36 мѣсяцевъ (!).

Так. образ. Ниж. ярмарка крѣпка, какъ мѣсто, наиболѣе удобное для расторжки массы товаровъ въ короткое время, безъ чего русская торговля долго еще обойтись не можетъ. Крѣпка ярмарка и по своей связи съ воднымъ транспортомъ. Отсюда — такая дилемма:

Если водная перевозка, а съ нею и ярмарка, останутся въ силѣ, то для ж. д. останется очень мало грузовъ, и существованіе ея представляется необезпеченнымъ.

Если ж. д. отниметъ грузы отъ воды, и волжскій транспортъ упадетъ, то упадетъ съ нимъ и Нижегородская ярмарка.

Стало быть Каз. л. приходитъ въ прямое столкновение съ интересами Ниж. ярмарки, и ея сооруженіе вполнѣ оправдывается только при томъ условіи, если ярмарка эта и волжскій транспортъ будутъ признаны вредными для интересовъ государства.

§ 63. По вопросу объ отношеніи каз. л. къ Уральской ж. д. какъ и по вопросу объ Ирбитской ярмаркѣ,

*) На моихъ глазахъ за мануфактурный товаръ было уплачено чаемъ, за стекло — полотнами, и др.

казанцы упорно отмалчиваются; уфимцы же указываютъ на то, что Каз. л. убьетъ Уральскую ж. д. Разобраться здѣсь нетрудно; ясно уже то, что для оправданія Каз. л. необходимо упраздненіе Ирбитской ярмарки и признаніе того, что Уральская ж. д. есть ошибка, такъ какъ второй рельсовый волокъ, отъ Екатеринбургa до Николо-Березова, есть логическое ея отрицаніе: онъ отниметъ у Уральской ж. д. всѣ транзитные грузы.

Между тѣмъ, Уральская ж. д. только что стала выходить изъ дефицита.

Въ 1881 г. перевезено 24277 т. п., въ 1882 г.—27351 т. п., въ 1883 г., въ 1883 г. перевезено 24734 т. п., въ томъ числѣ:

За время навигаціи.		Въ зимнее время.	
Апрѣль	882 т. п.	Ноябрь	1995 т. п.
Май	1615	Декабрь	3365
Іюнь	1692	Январь	3472
Іюль	1409	Февраль	3158
Августъ	1512	Мартъ	2985
Сентябрь	1384		
Октябрь	1266		14975

9760

Въ 7 мѣсяцевъ навигаціи ж. д. перевезла только 40% всего груза, средн. числ. по 1394 т. п. въ мѣсяцъ, а въ 5 мѣсяцевъ внѣ навигаціи—60%, по 2139 т. п. въ мѣсяцъ. По Екатеринбургской станціи отправлено въ 1883 г.—8194 т. п., прибыло 3585 т. п., по Пермской отправлено 3156 т. п., прибыло 5841 т. п.; так. обр. ж. д. отдала Камѣ гораздо больше, чѣмъ съ нея получила.

§ 64. О вліяніи Каз. л. на г. Казань—вопросъ, до сихъ поръ еще не разъясненный *). По мнѣнію заинтересованныхъ лицъ, городъ процвѣтетъ, какъ складочный и перегрузочный пунктъ; по мнѣнію нѣкоторыхъ мѣстныхъ торговцевъ, менѣе заинтересованныхъ, Казань превратится въ простой мимоѣзжій пунктъ и упадетъ. Не входя въ разсмотрѣніе этого сложнаго вопроса, замѣтимъ по поводу его только то, что большая часть сырья для казанскихъ фабрикъ получается не изъ Тюмени и изъ Екатеринбургa, которые сами получаютъ сырье изъ югозап. Сибири, а изъ южной Россіи, съ Дону, изъ Астраханской губерніи, изъ Уральской области; меньшая

*) Странно, что въ университетскомъ городѣ, выпустившемъ массу полемическихъ брошюръ, не издано ни одной монографіи о вліяніи ж. д. на г. Казань, объ экономич. положеніи района Каз. л. и т. п.

часть—изъ югозап. Сибири черезъ Екатеринбургъ и Уфу, малая часть—черезъ Оренбургъ. Главная масса грузовъ подвозится сюда водою. Наконецъ, процвѣтанію Казани много способствуетъ зимній обозный транзитъ, къ уничтоженію котораго призвана Каз. л.; не подорветъ ли она вмѣстѣ съ этимъ одинъ изъ важныхъ источниковъ процвѣтанія города?

Упадокъ Казани, столь замѣтный въ послѣдніе годы, есть явное послѣдствіе общаго оскуднѣнія того края (см. § 17), для котораго Казань служитъ монопольнымъ центромъ.

Рельсовое соединеніе Казани съ Нижнимъ*) если и можетъ быть проектировано, то по какимъ либо особымъ соображеніямъ, но никакъ не по экономическимъ; эти особые соображенія должны быть очень вѣски и глубоки, чтобы ради ихъ приплачивать по 1—2 м. р. въ годъ.

§ 65. Вопросъ о разстояніяхъ придавалось почему то болѣе значенія, чѣмъ онъ заслуживаетъ. Тутъ надо помнить то, что дѣло идетъ о соединеніи не какихъ либо отдѣльныхъ пунктовъ, а—двухъ обширныхъ раіоновъ, сосредѣленныхъ между собою на протяженіи тысячи верстъ; точекъ соприкосновенія и обмѣна очень много; большая часть ихъ удалена и отъ Екатеринбурга и отъ Москвы и расположена по болѣе южной параллели.

Не приводя сравнительныхъ разстояній, подробно показанныхъ въ разныхъ запискахъ и брошюрахъ, напомнимъ, что здѣсь не можетъ быть общаго рѣшенія**). Крюкъ можетъ выдти и на Казань и на Уфу, смотря потому—откуда и куда считать. Указывающіе на болѣшую близость Уф. л. имѣютъ за себя то, что вѣдь товары, идущіе изъ Сибири, не останавливаются въ Казани, Нижнемъ, Москвѣ, Самарѣ и др. а идутъ большей

*) Если состоится проектированная Симб. Губ. Земствомъ ж. д. отъ Сызрани на Алатырь и Муромъ, то Казань, если ужъ ей нужно будетъ втянуться въ общую сѣть русскихъ ж. д., можетъ удобно примкнуть съ ней вѣтвью на Алатырь (около 160—180 в. длиною), которая пройдетъ на значительномъ разстояніи отъ Волги.

**) Если по Сибири взять почтовые разстоянія, то отъ Омска будетъ ближе черезъ Уфу, чѣмъ черезъ Казань: до Москвы, Петербурга и Ревеля на 53 в., до Либавы на 106 в., до Харькова на 443 в., до южныхъ портовъ на 700—800 в.

частью къ югу, юговостоку, къ западу и югозападу; равн. образ. и товары, идущіе въ Сибирь, не останавливаются въ Екатеринбургѣ, Тюмени, Уфѣ или Челябѣ, а идутъ далѣе на Петропавловскъ и Омскъ (расположенные на одной линіи съ Челябиной).

§ 66. Нельзя обойти вопроса о **выборѣ Челябины какъ конечнаго пункта Уф. л.**—выбора, который многимъ казался страннымъ и непонятнымъ. Въ оправданіе этого выбора можно привести слѣд. обстоятельства:

Челяба—ближайшее къ горнозаводскимъ мѣстностямъ южнаго Урала крупное поселеніе, расположенное на восточномъ склонѣ.

Это — центръ многолюднаго уѣзда, имѣющаго болѣе 300 т. ж.

Здѣсь проходитъ довольно оживленный обозный транзитъ зимою.

Городъ этотъ лежитъ на торговомъ пути, ведущемъ отъ Троицка, къ Екатеринбургу.

Онъ также оказывается на пути отъ Уфы и Златоуста къ Кургану, Петропавловску и Омску.

Челяба—центръ плодороднѣйшаго округа, лишеннаго путей.

Здѣсь ж. д. не приходитъ въ столкновение съ интересами какой либо другой ж. д. или воднаго пути.

Это не совсѣмъ тупикъ, какъ его представляютъ а точка, удобно соединяющаяся особою ж. д. съ сибирскими водами (черезъ Екатеринбургъ и Тюмень) и съ караванными путями Средней Азии (черезъ Троицкъ).

Так. образ. Челябинъ важенъ не какъ городъ, который долженъ дать грузы для ж. д., а какъ наиболѣе удобная, центральная точка; развитіе его, какъ экономического центра, задержано полнымъ отсутствіемъ удобныхъ путей.

§ 67. Нельзя обойти и вопроса о **мостахъ**, который гораздо важнѣе, чѣмъ многіе думаютъ. Именно—не говоря уже о дороговизнѣ мостовъ—устройство ихъ на Волгѣ сопряжено съ особыми неудобствами. При слабомъ грунтѣ дна, при размывныхъ берегахъ и при сильной весенней водѣ, постройка требуетъ особыхъ усилій, а конструкція нуждается въ особой прочности, загранич-

ные мосты намъ не указъ: тамъ и дно рѣки состоитъ большей частью изъ твердыхъ породъ, берега удобнѣе, разливы не такіе сильные, да и ширина рѣдко гдѣ можетъ сравняться съ шириною Волги. Существующій близъ Сызрани мостъ на Оренбургской ж. д. не взирая на то, что весь матеріалъ подвозился къ нему по ж. д. прилегающей къ обоимъ берегамъ, строился шесть лѣтъ и обошелся въ 7 м. р. кред. т. е. почти вдвое превзошелъ первоначальную смѣту. Для мостовъ же на Каз. л. надо подвозить матеріалъ къ веснѣ по зимнему пути, отчего постройка ихъ замедлится; притомъ вообще постройка мостовъ производится короткое время, въ межсезонный періодъ. Надо принять во вниманіе и то, что каждый новый мостъ на Волгѣ создаетъ новыя затрудненія для судоходства; весною, когда теченіе доходитъ до 7—8 футовъ въ секунду, быки и ледорѣзы часто разрѣзаютъ вмѣсто льда груженныя суда, наносимыя на нихъ теченіемъ; у Сызранскаго моста учреждена особая инспекція съ особыми пароходами для наблюденія за проходомъ судовъ и для спасанія ихъ отъ аварій, но не смотря на то, ежегодно бываютъ жертвы; даже въ болѣе благопріятный лѣтній періодъ, при проходѣ буксирныхъ пароходовъ вверхъ, приходится, вслѣдствіе усиленнаго теченія между быками, расчаливать баржи и терять на это время; для сплавныхъ судовъ и плотовъ мостовые быки представляютъ опасность во всякое время. Кромѣ того у быковъ образуются песчаные наносы и мели. Мосты на Каз. л. должны представить особыя затрудненія потому, что здѣсь въ короткій періодъ, главн. образ. весною, проходитъ огромное количество судовъ къ Нижнему и къ Рыбинску.

Курьезно указаніе, что Сызранскій мостъ, выстроенный въ одинъ путь, не выдержитъ усиленнаго движенія. Простой расчетъ показываетъ, что, съ устройствомъ разъѣздовъ, мостъ этотъ можетъ пропускать 50 паръ въ сутки т. е. выдержать такое движеніе, до какого еще не дошла ни одна ж. д. въ мірѣ.

§ 68. Сравнительная стоимость Каз. и Уф. л. до сихъ поръ подробно не выводилась въ литературѣ. Для оцѣнки обѣихъ линій нельзя ограничиться одной абсолютной смѣтной цифрою, а необходимо присоединить къ ней,

расходы по реализаціи строительнаго капитала и проценты за время постройки. Прилагая этотъ расчетъ къ проектированнымъ ж. д., возьмемъ смѣтную расцѣнку М-ва П. С. при расчетѣ подвижнаго состава на 8 паръ тов. поѣздовъ въ сутки, а реализацію болѣе выгодную, по 90 за 100, продолжительность постройки Каз. л. можно принять въ 6 лѣтъ (на постройку мостовъ), а для Уф. л. три года. Так. образ. получаемъ конечную стоимость обѣихъ линій.

	Каз. л.	Уф. л.
Смѣтная сумма	102,2 м. р.	65,9 м. р.
Расходы реализаціи	11,4 „ „	7,3 „ „
Проценты и погашеніе за время постройки (5 $\frac{1}{4}$ %) .	35,8 „ „	11,5 „ „
	149,4 м. р.	84,7 „ „

Сторонники Каз. л. для уничтоженія той разницы, какая оказывается въ пользу Уф. л. указываютъ на громадную стоимость горнаго ея участка. Между тѣмъ, по послѣднимъ даннымъ комиссіи, производившей изысканія, на этомъ участкѣ не будетъ ни одного туннеля. Кромѣ того очень часто бываетъ, что работы въ каменныхъ породахъ обходятся дешевле, чѣмъ въ мягкихъ, гдѣ требуется ручная работа, облицовка стѣнъ, водоотводныя трубы и пр.; живый примѣръ этому—финляндскія ж. д.

§ 69. Кромѣ разныхъ экономическихъ, коммерческихъ и географическихъ соображеній при оцѣнкѣ всякой ж. д. надо взвѣсить и то—насколько поможетъ она разрѣшенію нѣкоторыхъ общихъ вопросовъ русской государственной жизни. Одинъ изъ такихъ вопіющихъ вопросовъ—переселенческій. Не вдаваясь въ обсужденіе этого вопроса, т. к. по поводу его пришлось бы сказать очень многое, укажемъ только на то, что по всѣмъ имѣющимъ ся даннымъ, наибольшая тенденція къ переселенію является въ средней черноземной полосѣ, гдѣ болѣе 10 милл. душъ находятся въ критическихъ обстоятельствахъ вслѣдствіе малоземелья; аграрный вопросъ во всей средней Россіи съ каждымъ годомъ все болѣе обостряется; сотни тысячъ рабочихъ рукъ должны искать дѣла на сторонѣ, т. к. имъ нечего дѣлать у своей земли; отсюда стремятся выселиться на востокъ, въ богатыя земли, раскинутыя за Оренбургомъ и за Уфой, и лежація ближе всего къ малоземельной полосѣ; и теперь черезъ Сыз-

рань направляется переселенческое движеніе; даже изъ Подольской губ. переселяются въ Орскій округъ Оренб. губ. Но при тѣхъ затрудненіяхъ, какія представляются теперь, переселеніе это не можетъ быть организовано въ достаточныхъ размѣрахъ, отсюда — такія уродливыя явленія, что изъ сѣв. уѣздовъ Черниговской губ. ежегодно переселяютъ нѣсколько сотъ семействъ, съ большими расходами, на пароходахъ Добровольнаго Флота — и куда же! въ Южно-Уссурійскій край, за 20.000 верстъ, въ то время, какъ богатые округа Зауралья пустѣютъ; съ проведеніемъ ж. д. въ эти округа переселеніе могло бы направиться туда регулярнымъ образомъ, при помощи обратныхъ вагоновъ, за дешевую плату, въ сродныя условія, на привольныя земли, гдѣ десятина въ покупкѣ стоитъ гораздо дешевле платимой въ малоземельной полосѣ ежегодной аренды *), гдѣ по отсутствію рабочихъ рукъ хлѣбъ часто гибнетъ необраннымъ.

Въ сѣверной Россіи потребность въ переселеніи несравненно менѣе; только изъ Вятской губерніи стремятся уйдти въ болѣе южныя мѣстности, чему можетъ много помочь линія Екатеринбургско-Троицкая.

§ 70. Для полноты обзора остается упомянуть о тѣхъ вариантахъ, какіе предлагались взаимѣнъ казанскаго и уфимскаго направленія; варианты эти сочинялись какъ бы на досугѣ, единственно при помощи карты, и оправдывались не какими либо серьезными данными, а просто желаніемъ или примирить оба направленія, или предложить свое, новое, дешевое. Такъ — болѣе упорно предлагались линіи: 1) отъ Оренбурга на Омскъ; 2) отъ Муромъ на Тетюши и Уфу; 3) отъ Перми на Вятку и Рыбинскъ. Первая должна идти по пустынной, степной мѣстности, вдали отъ горныхъ заводовъ; стоитъ она будетъ дешево, но общее протяженіе рельсоваго соединенія удлинится. Вторая представляетъ тѣ же невыгоды, какъ и Каз. л.: параллельность Волгѣ и Камѣ, необходимость сооруженія моста въ трудномъ мѣстѣ, искусственное привлеченіе грузовъ туда, куда они вовсе не тянутъ. Третья линія принадлежитъ къ числу культурныхъ

*) Аренда дошла до 20—25 р. подъ Челябинъ лучшія земли стоятъ 10—15 р.

и призвана оживить пустынный край, гдѣ лѣтъ 600—700 тому назадъ шло оживленное движеніе; для подобныхъ линій нужно много лишнихъ ресурсовъ.

Сводъ данныхъ.

§ 71. Всѣ приведенные здѣсь факты въ связи съ тѣми данными, уже обследованными въ литературѣ, которыхъ мы имѣли основаніе коснуться только вскользь, даютъ опору для вывода о выгодныхъ и невыгодныхъ сторонахъ того и другаго направленій Сибирской ж. д. Выводъ этотъ можетъ быть проверенъ данными, приведенными въ обзорахъ раіоновъ обоихъ направленій (§§ 7—29).

§ 72. Въ пользу Каз. л. говорятъ нѣкоторыя обстоятельства, изъ коихъ большая часть имѣетъ очень относительное значеніе.

Сближаетъ мѣста производства съ мѣстами сбыта и потребленія, — раіоны, богатые сырьемъ, съ центрами обрабатывающей промышленности.

Выгоды экономическія.

Ускорить обращеніе капиталовъ, нынѣ столь медленное во всемъ обширномъ краѣ.

Поведетъ въ будущемъ къ оживленію края, находящагося въ упадкѣ и къ урегулированію его продовольствія.

Усилить разработку горныхъ богатствъ Сѣв. Урала. Облегчить дѣятельность нѣкоторыхъ заводовъ Сѣв. Урала.

Промышленныя.

Сближаетъ Уралъ, Пермскій край и сибирскія воды съ центральной Россіей.

Географическія.

Сокращаетъ путь для той части грузовъ, какіе идутъ зимою изъ Сибири къ Москвѣ, Казани и обратно.

Пройдетъ по довольно населенной мѣстности и свяжетъ нѣсколько значительныхъ пунктовъ.

Встрѣчаетъ удобные подвозные пути въ видѣ рѣкъ и большихъ трактовъ.

Государствен-
ныя.

Облегчить административныя и военныя сношенія съ Казанскимъ округомъ, съ Пермскимъ краемъ и съ дальней Сибирью.

Облегчить переселеніе изъ Казан. губ. и югозапад-
ныхъ частей Вятской.

Коммерческія.

Каз. л. будетъ служить запаснымъ путемъ въ го-
дины особаго мелководья на Нижегородско-Казанскомъ
плесѣ.

Ускорить торговыя сношенія Москвы и Казани съ
Приуральскимъ краемъ и съ дальней Сибирью.

§ 73. Всѣ указанныя выгоды достигаются путемъ
огромныхъ жертвъ. Приведемъ здѣсь только нѣкоторыя,
абсолютныя невыгоды Каз. л.

Пройдетъ на протяженіи 800 в. рядомъ съ такими
рѣками, которыя притягиваютъ къ себѣ почти всѣ грузы
раіона и грузы эти рельсовому пути не уступятъ (см.
§ 48).

Приходить въ столкновение съ Ирбитской ярмаркою;
если Ирбитъ останется по прежнему распредѣлительнымъ
центромъ для грузовъ дальней Сибири (см. § 35), то Каз.
л. не будетъ имѣть для нея почти никакого значенія;
если же грузы эти пойдутъ по Каз. л., то Ирбитская
ярмарка должна исчезнуть съ лица земли.

Каз. л. оказывается *несовмѣстимою* и съ Нижего-
родскою ярмаркою; если она отниметъ грузы у воды, то
ярмарка, какъ мѣсто перегрузки и склада, упадетъ; если
же ярмарка и водный транспортъ не пострадаютъ, тогда
ж. д. не будетъ имѣть грузовъ.

Каз. л. неудобна и въ качествѣ волока; при неудоб-
ствахъ р. р. Туры и Тобола—болѣе естественное направ-
леніе волока отъ Тобольска на Ирбитъ, Тагиль и Пермь,
такъ что волокъ Тюмень-Екатеринбургъ-Пермь можно
уже считать за ошибку, создавать-же новый волокъ Тю-
мень-Николо-Березово значить громоздить одну ошибку
на другую.

Каз. л. повредитъ установившемуся вѣками гуже-
вому транзиту, которымъ промышляетъ сотня тысячъ
людей.

Она будетъ имѣть достаточные грузы въ будущемъ

и при томъ весьма отдаленномъ, въ будущемъ же болѣе близкомъ, даже по самымъ смѣлымъ расчетамъ, товарное движеніе не окупить и малой доли расходовъ эксплуатаціи.

Вообще, убѣжденіе въ бездоходности Каз. л. основано на всѣхъ данныхъ о направленіи торгового движенія, на анализѣ товарныхъ оборотовъ и на цѣломъ рядѣ другихъ неоспоримыхъ фактовъ.

Сами казанцы въ своей главной запискѣ *) признають, что „хлѣбъ, металлы, лѣсъ и т. п.“ по ихъ дорогѣ не пойдеть (!), а строить эфемерные расчеты на перевозкѣ пассажировъ и багажа **), т. е. на той статьѣ которая только на немногихъ дорогахъ даетъ доходъ, а на большинствѣ дорогъ, проходящихъ даже вдали отъ рѣкъ, не окупаетъ расходовъ движенія.

Первыя 800 в. ж. д. идетъ берегомъ двухъ многоводныхъ рѣкъ ***), остальные 420 в. идетъ въ видѣ диагонали параллелограмма, опоясаннаго р. р. Уфю, Бѣлой, Камой и Чусовой, такъ что внѣ влияния этихъ рѣкъ остается очень небольшой кусокъ; притомъ же болѣе плодородные уѣзды и хлѣбныя пристани расположены на другомъ берегу Волги и Камы, и конечно хлѣбные грузы не будутъ переваливаться черезъ эти рѣки, съ двойной перегрузкою, чтобы попасть на болѣе дорогой рельсовый путь.

Сибирскій транзитъ направляется совсѣмъ въ другую сторону: на Пермь, на Уфу и Оренбургъ, а не на Николо-Березово. Транзитъ русскій тоже имѣетъ совсѣмъ другое направленіе, поперечное Каз. линіи — изъ низовьевъ Волги къ ея верховьямъ пристанямъ, водою.

По Каз. л. могутъ быть только такіе грузы, для которыхъ держатся обыкновенно тарифныя ставки въ $\frac{1}{12}$ — $\frac{1}{18}$ к.; почти за тѣ же цѣны вoзятъ теперь гужомъ по зимнимъ путямъ ея района.

*) Стр. 8 Записки, составленной уполномоченными Казанскаго земства, Думы и Биржи г. Казани («Высоч. утв. магистральная линія Сибирской ж. д. Казань 1883).

**) Тамъ же на стр. 11.

***) Представитель М-ва Внутр. Дѣлъ въ отзывѣ своемъ о Каз. л. также признаетъ, что отъ Николо-Березова грузы, идущіе отъ Екатеринбурга, будутъ предпочитать водный путь.

Так. образ. Каз. л. *встрѣчается съ *двойной опасностью*. Семь мѣсяцевъ, во время навигаціи, она становится съ дешевымъ воднымъ транзитомъ, остальные пять зимнихъ мѣсяцевъ—съ дешевой и хорошо-организованной гужевою перевозкой.

Остальные невыгоды Каз. л., для удобства сравненія и для краткости, приведены параллельно въ сводѣ данныхъ по Уф. л. (ниже § 75).

§ 74. Невыгоды Уф. л., впрочемъ, довольно относительныя, заключаются въ слѣдующемъ;

Она пройдетъ по мѣстности слабонаселенной, такъ, что нѣкоторыя изъ ея благопріятныхъ вліяній осуществятся только впоследствии.

Какъ транзитная дорога Уф. л. нѣсколько извилиста на ея горнозаводскомъ участкѣ.

Для той части грузовъ, которые идутъ отъ Тюмени на Москву и обратно, Уф. л. представляетъ удлиненіе сравнительно съ Каз. л.

Въ предѣлахъ Самарской губ. она отвлечетъ часть грузовъ отъ Оренбургской ж. д.

§ 75. Выгоды уфимскаго направленія сгруппированы здѣсь по ихъ характеру: по каждой категоріи отмѣчены прежде всего выгоды, имѣющія общее значеніе и нечуждыя направленію казанскому (лит. А); затѣмъ—тѣ преимущества, коихъ послѣднее вовсе не имѣетъ (лит. В); наконецъ—указаны положительныя вліянія уфимской линіи на тѣ стороны государственной и хозяйственной жизни, которыя при казанскомъ направленіи прямо нарушаются и сводятся къ отрицательнымъ результатамъ (лит. С).

Экономи- А.
ческія вы-
годы.

Уф. л. вполне отвѣчаетъ основному экономическому закону — *сближенію естественныхъ богатствъ съ капиталомъ и трудомъ*, мѣсть производства съ мѣстами сбыта и потребления.

В. Ускорится экономическое завоеваніе и коммерческое закрѣпленіе всей восточной окраины.

Какъ головной участокъ Сибирской ж. д., линія эта удовлетворяетъ самымъ широкимъ требованіямъ: содер-

жаніе ея съ избыткомъ покроеся доходами отъ мѣстныхъ грузовъ, такъ что дальнѣйшая линія по Сибири, могла-бы сооружаться постепенно, по мѣрѣ культивировапія ея малонаселенныхъ мѣстностей.

Дорога эта важна не только для восточной Россіи и юго-западной Сибири, но и *для сѣверо-востока Россіи*, а также *для г. Казани и его района*, который, чрезъ посредство Уфимской пристани, придвинется къ богатымъ мѣстностямъ Урала и Сибири. Изъ Сибири должны идти: пшеница, сало, шерсть, кожи — на Самару, Сызрань, Пензу по ж. д., на Казань и Нижній—водою. При казанскомъ направленіи всѣ грузы изъ юго-зап. Сибири къ Москвѣ должны дѣлать большой крюкъ на Екатеринбургъ. Грузы же дальней Сибири при уфимскомъ направленіи крюка дѣлать не будутъ, такъ какъ почти всѣ они пойдутъ водою (на Пермь).

Уф. л. *направится въ такія мѣста, коимъ предстоитъ широкая будущность* и гдѣ можетъ прокормиться населеніе въ десять разъ большее: линія же казанская пройдетъ по натореннымъ путямъ, гдѣ мѣстныя богатства почти исчерпаны.

Линія эта не будетъ, подобно казанской, преимущественно транзитнымъ путемъ, а *будетъ путемъ общекультурнымъ*, призваннымъ къ оживленію обширнаго края, какъ бы позабытаго государствомъ, къ утилизаціи его богатствъ, что очень важно въ данное трудное время.

Она поведетъ къ *колонизаціи* края, ожидающаго живыхъ силъ, и къ разрѣшенію жгучаго вопроса о переселеніяхъ.

Въ связи съ переселеніями, въ этомъ обширномъ и богатомъ краѣ, *распространится мелкое, крестьянское, землевладніе*, столь цѣнное для государства, и будетъ созданъ противовѣсъ хищническимъ запашкамъ, которыя начинаютъ и здѣсь распространяться въ ущербъ народной экономіи.

При созданіи новыхъ земледѣльческихъ запасовъ, удобно распредѣляемыхъ по всей Россіи, *урегулируется народное продовольствіе*.

Установится правильное снабженіе зауральскимъ хлѣбомъ заводовъ сѣв. Урала и Пермскаго края.

- с. *Тарифъ* Уф. л. будетъ *въ 5—8—10 разъ ниже существующихъ цѣнъ гужевой перевозки*, тогда какъ при Каз. л. является обратное неблагоприятное отношеніе, и тарифъ въ 4—5 разъ превыситъ существующіе водные фрахты.

При отсутствіи другихъ конкурирующихъ путей и при болѣе равномерномъ распредѣленіи грузовъ въ пространствахъ и времени—Уф. л. можетъ держать *болѣе постоянные тарифы*. Каз. л. должна держать тарифы очень колеблющіеся—низкіе въ періодъ навигаціи и монопольно-высокіе зимой.

Значеніе Урала расширится. До сихъ поръ онъ служилъ только какъ бы случайнымъ подспорьемъ для Военнаго Вѣдомства и отчасти для торговли. Съ проведеніемъ Уф. л. Уралъ войдетъ въ постоянную органическую связь со всею Россіей и превратится въ неисчерпаемый источникъ для народнаго богатства и для русской торговли.

Промыш-
ленные
выгоды.

А. Уф. л., кромѣ общаго оживленія промышленности края, послужитъ къ водворенію въ немъ *новыхъ отраслей производства*.

Она сдѣлаетъ возможною *разработку горныхъ богатствъ, нынѣ лежащихъ втунѣ*: сѣры, антрацита, гипса, магнезита, каолина и др.

Уф. л., проходя около каменноугольныхъ мѣсторожденій и имѣя, кромѣ того, возможность, при дешевой водяной доставкѣ нефти, ввести нефтяное отопленіе, поведетъ къ постепенному водворенію минеральнаго топлива и къ *сбереженію тѣловъ*.

- в. Линія эта пройдетъ по Уралу около 300 верстъ, по самой широкой его части. Так. образ. во второй своей половинѣ, отъ Уфы до Челябинска, она *совмѣститъ въ себѣ всѣ выгоды горнозаводской дороги* и явится надежной опорой для возрожденія горнаго хозяйства, которое нынѣ еле влачитъ свое существованіе.

Вліяніе Уф. л., какъ горнозаводской, выразится въ слѣдующемъ:

а) Усилится дѣятельность Златоустовскаго и др.

горныхъ заводовъ, сократившихъ нынѣ свои операціи; на Злат. заводѣ возобновится мѣдное производство: всѣ заводы получаютъ возможность работать круглый годъ, отчего производительность ихъ сразу удвоится.

b) Облегчится переходъ съ древеснаго топлива на минеральное и тѣмъ самымъ обезпечится дальнѣйшее расширеніе заводской дѣятельности.

c) Начнется разработка новыхъ, неистощимыхъ рудниковъ.

d) Обезпечится подвозъ къ заводамъ руды, доставляемой теперь за сотни верстъ гужомъ.

e) Разовьется производство стали, и ввозъ ея изъ-за границы сократится.

f) Разовьется дешевое сталерельсовое произв. столь важное для Россіи.

g) Разовьется выработка хромовыхъ препаратовъ, изготовляемыхъ теперь для насъ въ Англіи изъ нашего же южно-уральскаго кислехрома.

Не только на Уралѣ, но и въ др. смежныхъ раіонахъ откроются *мелкіе заводы, чугунолитейные и механическіе.*

Существующіе въ приволжскихъ губерніяхъ механическіе заводы перейдутъ съ иностраннаго чугуна на русскій.

При постоянномъ развитіи агрикультуры послѣдуетъ *открытіе заводовъ для выдѣлки земледѣльческихъ орудій.*

Уф. л. *приблизится къ шерстяному раіону* и послужитъ къ развитію суконнаго производства.

Удобный подвозъ по этой дорогѣ машинъ, металловъ **C.** и др. заводскихъ матеріаловъ поведетъ къ *насажденію обрабатывающей промышленности въ юго-зап. Сибири.*

Линія эта *создастъ въ непечатомъ краѣ новыя промышлы,* дорога же Казанская ничего новаго не создаетъ.

Благодаря Уф. л., *Уралъ, Сибирь и Восточная Россія придвинутся къ южнорусскому раіону,* гдѣ все создаются новыя фабричныя пункты и куда передвигается центръ тяжести русской заводской дѣятельности. Каз. л., отдаляя сооруженіе уфимской и др. линій, поведетъ къ окончательному разьединенію этихъ раіоновъ.

Въ связи съ этимъ, Уф. л. открывая ближайшіе пути къ Сибири и средней Азіи, *ослабитъ мануфактурный кризисъ*, признаки котораго уже обозначились.

Коммерческія
выгоды.

А. Уф. л., вызывая усиленное заселеніе Сибири, можетъ въ послѣдствіи разсчитывать на большой транзитъ.

В. Какъ *мѣстная коммерческая* дорога, Уф. л. можетъ разсчитывать на большіе мѣстные грузы — хлѣбные, горнозаводскіе и лѣсные.

Уф. л. получить много *обратныхъ грузовъ* для Сибири и Урала не только *изъ центральной* (мануфакт., москотил., галант. и др. товары) **), но и *изъ южной Россіи*, откуда и теперь идетъ къ сѣверо-востоку, черезъ Самару, много грузовъ (сахаръ, табакъ, виноград. вино, маслян. сѣмена, керосинъ, персидскіе и кавказскіе товары и пр.).

Торговый токъ направится къ лучшей пристани на Волгѣ, къ Самарѣ, откуда навигація начинается раньше, и зауральскіе хлѣба будутъ поспѣвать до пунктовъ назначенія въ самый годъ уборки.

Грузы, назначенные для внутреннихъ рынковъ, *распредѣлятся изъ Самары по всей Россіи*: внизъ и вверхъ по Волгѣ, къ Москвѣ и къ Петербургу, къ западнымъ и южнымъ портамъ.

Благодаря своевременной и удобной доставкѣ *урегулируется притокъ хлѣба на русскіе рынки* и будутъ предупреждены самарскія голодовки, неразлучныя съ сильными колебаніями цѣнъ.

Уф. л. *приблизитъ пшеничныя земли* восточной Россіи, Зауралья и юго-зап. Сибири *не исключительно къ западнымъ портамъ* (какъ Каз. л.), *а также къ южнымъ*, вывозящимъ преимущественно пшеницу и менѣе насыщеннымъ грузами.

При казанскомъ направленіи сибирскіе хлѣба, подвезенные по водѣ, пойдутъ къ сѣверо-западнымъ портамъ, вывозъ изъ которыхъ прекращается почти одновременно съ прекращеніемъ рѣчной навигаціи, такъ что распредѣленіе хлѣбныхъ грузовъ не можетъ быть равномѣрнымъ.

Дешевые хлѣба Уфимскаго, Зауральскаго и прилегающихъ районовъ, направляясь къ портамъ, облегчатъ для Россіи конкуренцію съ Сѣв. Америкой, особенно, если принять въ расчетъ большее разнообразіе сортовъ самарской, уфимской и зауральской пшеницы, ея отличное качество, а также—быстрое развитіе у насъ мукомольнаго производства.

Уф. л. расширитъ область сбыта для русскихъ мануфактурныхъ издѣлій, переполнившихъ въ послѣдніе годы русскіе рынки. Для издѣлій этихъ, отчужденныхъ отъ рынковъ Западной Европы, откроется усиленный сбытъ на востокъ—въ Китай, Кашгаръ, Бухару, Хиву, Туркестанъ и др.

Степные районы восточной Россіи и средней Азіи будутъ удобно снабжаться съ запада, съ юга и съ Урала, многими товарами, въ коихъ они теперь такъ нуждаются: лѣсомъ, металлич. издѣліями, камен. углемъ, керосиномъ, солью, земледѣльч. орудіями и др.

Всѣ грузы, имѣющіе слѣдовать изъ Уфимско-Сибирскаго района внутрь Россіи, какъ дополнительные для всѣхъ другихъ русскихъ ж. д., будутъ перевозиться по пониженнымъ тарифамъ.

При болѣе дешевомъ провозѣ Уф. л., соединяющая богатые районы, послужитъ къ болѣе быстрой развитію сибирскаго транзита.

Въ уфимскій районъ и теперь идетъ до 1½ м. п. илецкой соли, которая будетъ хорошимъ обратнымъ грузомъ.

Уф. л., ослабивъ ввозъ металловъ и нѣкоторыхъ др. товаровъ изъ Зап. Европы, улучшитъ балансъ нашей внѣшней торговли и ослабитъ нашу зависимость отъ европейскихъ рынковъ.

За десятил. 1873—82 гг. мы заплатили иностранцамъ 450 милл. р. за привезенные къ намъ чугунъ, желѣзо, сталь, мѣдь и свинецъ, 654 м. р. за металлич. издѣлія (въ т. ч. 150 м. р. за рельсы), 205 м. р. за шерсть, 21 м. р. за невыдѣлан. кожи. Всѣ перечисленные товары, столь обильные на Уралѣ и въ Зауральи, составляютъ за эти 10 лѣтъ 27% всего привоза изъ Зап. Европы.

При равномерномъ распредѣленіи внутреннихъ и экспортныхъ грузовъ *устранится теперешнее переполненіе* с.

центральных рынковъ, которое при казанскомъ направленіи можетъ только усилиться.

Для заводскихъ грузовъ Урала откроются новые рынки на югъ и юго-востокъ; отправка ихъ будетъ производиться круглый годъ, и заводы начнутъ работать непрерывно; при казанскомъ же направл. предвидится закрытіе многихъ изъ нихъ.

Усиливая движеніе грузовъ изъ Сибири, средней Азии, съ Урала и по р. Бѣлой, Уф. л. *оставитъ въ прежнихъ условіяхъ Нижегородскую ярмарку*, которую Каз. л. въ значительной степени ослабитъ,

Равн. образомъ Уф. л. оставитъ въ покоѣ и Ирбитскую ярмарку, съ интересами которой Каз. л. идетъ въ разрѣзъ.

Вмѣсто нѣсколькихъ монопольных рынковъ образуется много новыхъ мѣстныхъ центровъ, и самый сбытъ мѣстныхъ продуктовъ будетъ скорѣе и равномернѣе.

Каз. л. только усилитъ ту зависимость, въ которой находятся: Вятскій и Прикамскій край отъ Казани, а средневожская полоса—отъ Нижняго.

Сельско-хозяйственныя выгоды. **А.** *Подъемъ земледѣльческой культуры* въ смыслѣ постепеннаго введенія улучшенныхъ способовъ обработки земли.

В. *Уф. л. подойдетъ вплоть къ черноземной полосѣ Сибири*, которая составляетъ прямое продолженіе европейскаго чернозема.

Она *прорѣжетъ полосу яровой пшеницы*. Каз. л. оставляетъ эту полосу далеко къ югу, проходя по такимъ мѣстностямъ, гдѣ зачастую не хватаетъ хлѣба.

Уф. л. послужитъ развитію земледѣлія въ смыслѣ *распашки новыхъ земель* въ широкихъ размѣрахъ; въ районѣ же Каз. л. расширеніе запашекъ возможно только насчетъ сокращенія лѣсной площади.

Живой примѣръ развитія агрикультуры—районъ Ростово-Владикавказской ж. д. (еще слабѣе населенный, чѣмъ районъ Уф. л.).

Въ количествахъ хлѣбныхъ грузовъ по Уф. л. не можетъ быть значительныхъ колебаній (кромѣ постояннаго ихъ возрастанія), ибо районъ ея менѣе подверженъ

неурожаемъ и до сихъ поръ не знаетъ тѣхъ бѣдствій (въ родѣ засухъ, жучковъ, саранчи и др.), отъ которыхъ страдаетъ земледѣліе другихъ мѣстностей.

Въ степныхъ областяхъ ускорится переходъ отъ кочевыхъ формъ жизни къ осѣдлымъ и создастся новое земледѣльческое населеніе.

И теперь у киргизовъ съ каждымъ годомъ сильно расширяются запашки.

Подходя близко къ центрамъ сибирскаго *скотоводства* (области: Акмолинская, Тургайская, Семипалатинская), Уф. л. послужить для усиленнаго сбыта его продуктовъ, что особенно важно въ виду сокращенія скотоводства внутри Россіи.

Ускорится обращеніе капиталовъ, нынѣ столь мед- А. Финансовый вы-
годы.
ленное въ сношеніяхъ съ Азіатской Россіей и во внут-
ренней торговлѣ обширнаго Пріуральскаго края.

Оставшаяся безъ работы *масса заводскаго населенія в. южнаго Урала получитъ возможность вновь зарабаты-*
вать.

Съ колонизаціей края, съ развитіемъ культуры и дѣятельности мѣстнаго населенія, для государства *созда-*
дутся новыя платежныя силы.

Уф. л. послужить къ *оплодотворенію казенныхъ зе-*
мель, вызывая приливъ рабочихъ силъ, повышеніе цѣн-
ности и доходности.

Уф. л. *подкрѣпитъ* своими грузами *малодоходныя ж. д.:* Оренбургскую, Моршанско-Сызранскую, Рязко-Моршанскую, и Рязко-Вяземскую, задолжавшія правительству до 50 м. р.

Если Уф. л. передастъ сосѣднимъ ж. д. только 10 м. п. *), то сборы ихъ, даже при тарифѣ $\frac{1}{100}$, возрастуть на 2000 р. съ версты, и овѣ не только перестанутъ требовать доплаты отъ казны, но даже начнутъ понемногу выплачивать долги. Каз. л. применитъ къ бо-
гатой Московско-Нижегородской ж. д., заявившей себя возвышен-
ными тарифами.

*) На самомъ дѣлѣ надо ожидать гораздо больше, если ужъ Оренбургская ж. д. упирающаяся въ солончаковскія степи, передала въ 1883 г. болѣе 16 м. п.

При отсутствіи трудныхъ сооружений, при близости металлическихъ заводовъ, при готовомъ комплектѣ мастеровъ и заводскихъ рабочихъ, *стоимость Уф. л.*, по всемъ сдѣланнымъ расчетамъ, оказывается *весьма умеренною*, и отъ казны не потребуются тѣхъ жертвъ, какія неизбежны при казанскомъ направленіи.

Уф. л. не только не мѣшаетъ никакимъ другимъ путямъ, но давая экономію сравнительно съ Каз. л. облегчить возможность для *улучшенія воднаго транспорта*:

Предпочтеніе Казанскаго направленія создастъ невыгодную конкуренцію между главными путями, ослабитъ побужденіе къ улучшенію судоходства и закроетъ возможность устроить такіе важные пути, какъ уфимскій, зауральскій, сѣверный и др.

Уф. л. не только не отвлечетъ грузовъ отъ *Уральской ж. д.*, но, по соединеніи съ Екатеринбургомъ, *дастъ ей лишніе грузы*, отчего сократятся ея теперешніе дефициты.

На Уф. л., какъ на единственномъ мѣстномъ пути, можетъ развиваться пассажирское движеніе.

Государ-
ственные
выгоды. А.

Уф. л. связываетъ *Пермскій пушечный заводъ* (черезъ Екатеринбургъ) съ остальною Россіей.

В. Это будетъ *единственная стратегическая ж. д. на востокъ*, особенно важная для потребности Омскаго и Степнаго военныхъ округовъ.

Уф. л. обезпечиваетъ потребность нашей арміи въ *порохъ*, ибо въ районѣ ея—огромные запасы сѣры.

Мы выписываемъ сѣру изъ Сидиліи, и во время войны предстоить опасность остаться безъ пороху.

Уф. л. облегчаетъ *мобилизацію артиллеріи и ремонтъ лошадей*, обезпечивая доставку снарядовъ съ Златоустовскихъ заводовъ и лошадей изъ Зауральскихъ степей.

Съ продолженіемъ этой ж. д. по Сибири, а въ послѣдствіи и къ Средней Азіи, *политическое вліяніе Россіи* на китайской и средне-азиатской границахъ будетъ обезпечено.

Уф. л. поведетъ къ постепенному *культивированію* болѣе 1½ м. инородцевъ.

Возстановятся *справедливыя* отношенія государства къ обширному краю, который такъ много участвовалъ въ государственныхъ тягостяхъ и для котораго такъ мало сдѣлано. С.

Трудныхъ строительныхъ работъ на всемъ протяженіи Уф. л. не придвидится. В. Техническія выгоды.

На Уф. л. только одинъ значительный мостъ черезъ р. Бѣлую; на Каз. л. предстоитъ строить четыре огромныхъ моста (смѣтная стоимость—19 м. р.).

При болѣе удобныхъ техническихъ условіяхъ *виртуальная длина* Уф. л. относительно — *меньше*, т. ч. можно будетъ пускать поѣзда большей нагрузки.

Это подтверждаютъ и изысканія, указавшія на возможность выбора нѣсколькихъ вариантовъ для уфимскаго направленія.

Въ силу такихъ благопріятныхъ условій *постройка Уф. л.* совершится *безъ замедленія*, чѣмъ ускорится столь долго ожидаемое соединеніе Россіи съ Сибирью, которое при казанскомъ направленіи отдалится на долгіе годы. С.

Уф. л. пройдетъ по *жѣсткости, лишенной другихъ удобныхъ путей*, отрѣзанной отъ остальной Россіи и представляющей какъ бы омертвѣвшую конечность государственнаго организма. В. Географическія выгоды.

Раіонъ ея долженъ быть широкъ, ибо это—единственный удобный путь для обширнаго края.

Она пройдетъ областью, которая быстро колонизируется.

За послѣдніа 50 лѣтъ, населеніе Самарской, Уфимской и Оренбургской губерній возросло съ 1, м. ж. до 5 м. т. е. на 233%, болѣе чѣмъ втрое. Въ губерніяхъ Нижегородской, Казанской и Пермской за тотъ же періодъ населеніе возросло съ 3, м. до 5, м. т. е. на 50%, или въ полтора раза.

Уф. л. удовлетворяетъ одновременно тремъ цѣлямъ, соединяя сибирскія воды съ русскими ж. д., производительные центры Азіи съ Европейскими рынками, Уралъ со Средней Азіей.

Она подойдет ближе къ Сибири и къ ея главнымъ, путямъ, представляя собою болѣе прямую линію, чѣмъ Нижній-Омскъ.

Если строить черезъ Уфу столько же верстъ, сколько при Казан. направленіи, то ж. д. дошла бы до Петропавловскаго округа и двинулась бы въ Сибирь на 200 в. дагѣ Тюмени. На тотъ излишекъ, какой потребуется для Каз. л. (+64.7 м. р.) можно бы выстроить отъ Челябинска еще 720 верстъ вглубь Сибири, т. е. довести линію почти до Омска.

Дальнѣйшая ж. д. по Сибири, если только осуществится, должна пойти по ея населенной полосѣ, черезъ Курганъ и Омскъ, т. е. явится *естественнымъ продолженіемъ* Самара-Уфа-Челябинской линіи.

При осуществленіи въ будущемъ ж. д. въ *Туркестанъ*—Уф. л. *можетъ примкнуть* къ ней, отъ Троицка, со своими минеральными и лѣсными грузами.

Съ устройствомъ проектиров. линіи *Пенза-Лозовой* установится ближайшій обмѣнъ Сибири, Зауралья и Самаро-Уфимскаго района съ рынками южной Россіи.

Уф. л. будетъ въ связи и съ проектиров. *Муромо-Сызранской* линіей; грузы Владимірскаго района откроютъ ближайшій путь въ уфимско-уральскій районъ и въ юго-зап. Сибирь.

Уф. л. *сократитъ путь* отъ богатѣйшихъ мѣстъ Сибири до *большихъ водъ Россіи*.

Уф. л. *никакого соперничества со стороны водныхъ путей* не встрѣтитъ, а пройдетъ перпендикулярно къ нимъ и врѣжется въ середину главной рѣчной артеріи Россіи.

Рѣки, протекая поперечно къ Уф. л., послужатъ, для нея удобными подвозными путями.

Для грузовъ сибирскихъ, урало-уфимскихъ и средне-азиатскихъ, передаваемыхъ во внутреннюю Россію, и для грузовъ обратныхъ—имѣется уже *готовый мостъ черезъ Волгу* (стоимостью въ 7 м. р.), который теперь лежитъ бременемъ на средствахъ Оренб. ж. д. и казны, ибо провозъ по немъ не окупаетъ его содержанія и процентовъ. Съ проведеніемъ Уф. л. мостъ этотъ ослужитъ большую службу и превратится въ условіе облегчающее.

§ 76. Сводя всё данные, приходимъ къ тому общему выводу, что уфимское направлѣніе, помимо своихъ несомнѣнныхъ общегосударственныхъ выгодъ, представляетъ рядъ основныхъ преимуществъ, совершенно чуждыхъ направлѣнію казанскому,

Уф. л. должна вызвать къ жизни безспорно — богатый край, лишенный путей. Она свяжетъ восточныя окраины и лучшія мѣста Сибири со всеми концами Россіи, а не съ одною только Москвою, создавая вмѣстѣ съ тѣмъ новыя рынки для произведеній Урала и центральной Россіи. Она же увеличитъ доходность другихъ ж. д. и вообще избавитъ правительство отъ миллионныхъ излишнихъ затратъ. Затѣмъ — Уф. л. поведетъ къ экономическому завоеванію и политическому закрѣпленію обширной пограничной области. Въ конечномъ результатѣ — она **поможетъ нашимъ финансамъ**, а не повредитъ подобно казанской.

Кромѣ того, Уф. л. послужитъ къ устраненію многихъ неудобствъ, которыя при Каз. л. только усиливаются, и къ развитію многихъ интересовъ, которые при казан. направлѣніи прямо попираются.

Съ перваго взгляда приведенные здѣсь въ пользу Уф. л. факты могутъ показаться **слишкомъ многочисленными**, но все это есть результатъ болѣе глубокаго изученія вопроса, и оцѣнить эти данные по существу могутъ всё, знакомые съ фактической стороною дѣла.

§ 77. Поперечная вѣтвь ж. д. отъ Троицка на Челябину и Екатеринбургъ предназначена главн. обр. для подвоза хлѣба и каменнаго угля къ заводамъ Сѣв. Урала. Выгоды, ею представляемыя, также довольно внушительны.

Линія эта обезпечитъ продовольствіе Сѣв. Урала, Пермскаго и Тобольскаго края, подавая дешевый хлѣбъ изъ Челябинскаго, Троицкаго и Верхнеуральскаго уѣздовъ.

Въ этихъ трехъ уѣздахъ, по офиц. свѣд., ежегодный излишекъ одной пшеницы = 8 м. п.

Оживляетъ всю восточно-приуральскую область, пользующуюся только гужевыми путями.

Послужить снабженію всего Приуралья каменнымъ углемъ.

Облегчить доставку сѣры на пороховые заводы внутренней Россіи.

Вызоветъ усиленную разработку минеральныхъ богатствъ восточнаго склона Урала.

Обеспечить солеснабженіе всего края.

Усилить добываніе рыбы изъ зауральскихъ озеръ и рыбную торговлю.

Соединить сѣв. и внутр. Россію съ лучшимъ караваннымъ путемъ изъ Средней Азіи.

Проектирована она въ направленіи существующаго торговаго движенія.

Соединить сибирскія воды съ сѣтью русскихъ ж. д.

§ 78. Все здѣсь изложенное даетъ достаточныя основанія для разрѣшенія вопроса о направленіи Сибирской ж. д. сообразно съ состояніемъ русскихъ финансовъ. Если имѣется сотня—другая миллионѣвъ лишнихъ, назначаемая на устройство *культурныхъ* (какія строятъ въ Америкѣ) и административныхъ дорогъ и если въ этомъ смыслѣ соединеніе Москвы съ Казанью и Сибирью представляется весьма важнымъ, то кромѣ Уф. л. можно внести въ сѣть и казанскую линію; равн. образ. ради ближайшаго соединенія Петербурга съ Сибирью можно, пожалуй, внести въ сѣть и линію Рыбинскъ-Вятка-Перьмь-Тобольскъ. Если же вопросъ можетъ быть только о *коммерческихъ* ж. д., обѣщающихъ оправдать себя мѣстнымъ движеніемъ, то тутъ всѣ шансы склоняются *въ пользу Уфимскаго направленія* имѣющаго кромѣ коммерческой важности и широкое культурное значеніе.

КНИЖНИКЪ
М. С. СЕРГЕЕВЪ
С.-Петербургъ
Гостинный дворъ № 18.