

ПРЕДМЕТЪ ИССЛЕДОВАНІА

Въ настоящемъ работѣ исследованіи мы вступаемъ въ рядъ отношеній, определяющихъ связь Урала и Сибири съ нижегородскою ярмаркою. Эта прочная связь какъ результатъ естественныхъ географическихъ условий, такъ и продуктъ какой-либо степенной работы въ производствѣ и торговлѣ отъ Нижняго

ОБЪ ОТНОШЕНІИ

СИБИРСКАГО ТРАНЗИТА КЪ НИЖЕГОРОДСКОЙ ЯРМАРКѢ.

(Въ защиту южнаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги.)

Сибирь и Уралъ не только: куда вѣкъ и вѣкъ сибирскіе товары, гдѣ илюстрируетъ или коммерческій путь: мы постараемся доказать, что въ Казани, Нижнемъ и въ Москвѣ они распределяются, главными образомъ, между другими людьми своими потребителями. Не дойдя до Петербурга достигаютъ къ сибирскимъ товарамъ, само, льняное сѣмя и пеньки и другіе товары, которые идутъ отсюда на западные рынки.

Знаясь съ Ураломъ вообще мы знаемъ, что въ предвѣдѣніи отъ себя объ немъ имѣетъ такое географическое поведеніе. Известно, что горныя уральскія дѣла не достигаютъ нигдѣ такой значительной высоты, какъ Альпы и Пампалы: гребень уральскаго хребта, по своимъ числамъ, нигдѣ не превышаетъ только 1200—1500 футовъ, а высочайшая вершина его нигдѣ не достигаетъ до 6000 футовъ. Такая незначительная высота была причиной, что уральскія горы, нигдѣ не служили къ раздѣленію жезу, но обилие сѣверныхъ его вершинъ и до сих поръ прерываетъ къ сѣверному сѣверу. Будущая сибирская желѣзная дорога можетъ

I.

ПРЕДМЕТЪ ИЗСЛѢДОВАНІЯ.

Въ настоящемъ нашемъ изслѣдованіи мы вступаемъ въ рядъ отношеній, опредѣляющихъ связь Урала и Сибири съ нижегородской армаркой. Эта прочная связь, какъ результатъ счастливыхъ географическихъ условій, выясняетъ намъ, до нѣкоторой степени, вопросъ о проведеніи желѣзной дороги на востокъ отъ Нижняго. Зависимость проэкттовъ этой желѣзной дороги отъ ближайшаго разъясненія отношеній Урала и Сибири къ нижегородской армаркѣ и къ Москвѣ не подлежитъ болѣе никакому сомнѣнію. Туда должна быть направлена, по нашему мнѣнію, желѣзная дорога изъ Сибири и Урала на западъ, куда искони везутся сибирскіе товары, гдѣ проложенъ ими коммерческій путь; мы постараемся доказать, что въ Казани, Нижнемъ и въ Москвѣ они распределяются, главнымъ образомъ, между крупнѣйшими своими потребителями. На долю Петербурга достается, изъ сибирскихъ товаровъ, сало, льняное сѣмя и немногіе другіе товары, которые идутъ отсюда на заграничные рынки.

Знакомясь съ Ураломъ вообще мы должны были предварительно составить себѣ объ немъ опредѣленное географическое понятіе. Извѣстно, что горная уральская цѣпь не достигаетъ нигдѣ такой значительной высоты, какъ Альпы и Кавказъ: гребень уральскаго хребта, среднимъ числомъ, имѣетъ въ вышину только 1200—1500 футовъ и высочайшая вершина его нигдѣ не достигаетъ до 6000 футовъ. Такая незначительная высота была причиною, что уральскій хребетъ никогда не служилъ къ разъединенію живущихъ по обѣимъ сторонамъ его народовъ и рано превратился въ европейскую страну. Будущая сибирская желѣзная дорога можетъ

пересѣчь Уралъ, безъ особенныхъ трудностей и препятствій, въ самомъ удобномъ разрѣзѣ его, около Екатеринбурга. Эта далеко не то, что вести дорогу чрезъ Зимерингъ или чрезъ Симплонъ. На почтовой дорогѣ, ведущей въ Екатеринбургъ, можно вовсе усомниться въ существованіи горной цѣпи, потому что дорога эта простирается по наибольшему пониженію хребта. Эта доступность Урала важна потому, что онъ представляетъ, по богатству металловъ и минераловъ, первое мѣсто между всеми европейскими цѣпями горъ. Въ этомъ отношеніи съ нимъ могутъ соперничать только страны Перу и Бразиліи. Онъ представляетъ собою для европейцевъ настоящее Эльдorado. Съверь повидимому скрылъ всю прелесть свою въ нѣдрахъ своихъ, между тѣмъ какъ въ тропическихъ странахъ красотою отличаются растительный и животный міръ. Уральскіе графитныя заводы обрабатываютъ, для дворцовъ и музеевъ, въ огромномъ размѣрѣ, мраморъ, малахитъ, авантуринъ, порфиръ, яшму и т. д. Уралъ доставляетъ красивѣйшіе бѣлые топазы, желтые, голубые и селадоновые бериллы, величайшіе и красивѣйшіе аметисты. Уральское желѣзо и чугуны, уральскіе благородные и другіе металлы ждутъ еще въ будущемъ, съ проведеніемъ желѣзной дороги, и настоящей своей разработки, и болѣе легкаго и правильнаго распространенія и распредѣленія между потребителями. Даже въ настоящее время, не смотря на недостатки рѣчныхъ системъ, получаютъ съ Урала, въ значительномъ количествѣ, разные товары: Н архангельскія верфи на Бѣломъ морѣ, южные порты на Черномъ морѣ, Финскій заливъ и с.-петербургскій портъ, Кронштадтъ, Рига и все торговья мѣста Балтійскаго моря, Нижегородская ярмарка получаютъ съ Урала еще болѣе разныхъ товаровъ. Россія безъ Урала, говоритъ Риттеръ, не могла-бы развивать колоссальное свое могущество; безъ него она не могла-бы поддерживать нынѣшнее свое положеніе въ Азіи и въ Европѣ, на востокъ и на западъ, на югъ въ Арменіи и на Кавказѣ, равно на сѣверѣ, противъ Скандинавіи. Обыкновенно, чужеземцы повсюду указываютъ туземцамъ на богатство родной ихъ страны. Такъ было и на Уралѣ; два нѣмца Фричь и Герольдъ, путешествовавшіе по Уралу, указали царю Алексѣю Михайловичу на изобиліе желѣза и мѣди, заклю-

чающихся внутри этого хребта. Но собственная разработка металлов началась лишь со времени Петра Великого, вызвавшего рудокоповъ изъ Германіи. Съ XVIII столѣтія началась новая жизнь на Уралѣ. Открытіе залежей началось съ легкой руки прежнихъ жителей Богеміи и городовъ Гослара и Фрейберга. Первая пушка, для сибирской пограничной линіи, отлита была, на Уралѣ, нѣмецкими мастерами. Уже благодаря своей пластичкѣ, уральскій хребетъ предназначенъ былъ соединить двѣ части свѣта и быть посредникомъ интересовъ народовъ, отдѣленныхъ другъ отъ друга впродолженіи тысячелѣтій. Роль эта обусловлена была доселѣ умѣренной формой горныхъ вершинъ, близкимъ развитіемъ и переходомъ одной въ другую рѣчныхъ системъ по обѣимъ сторонамъ, наконецъ и богатствомъ рудоносныхъ жилъ. Промышленности и цивилизаціи предназначено открывать и разрабатывать эти природныя богатства *).

Еще болѣе разнообразія представляетъ намъ западная Сибирь, такъ какъ дорога на востокъ отъ Нижняго есть дорога не просто уральская, но урало-сибирская. Западная Сибирь, въ южной своей полосѣ, представляетъ огромную равнину, заключающую въ себѣ южныя части ялуторовскаго и тарскаго уѣздовъ, курганскій, ишимскій и омскій округи, извѣстную подъ общимъ именемъ ишимской степи. Это одинъ изъ самыхъ богатыхъ краевъ Сибири. Почва здѣсь, большею частью, черноземная. Помимо пахотной земли и водъ, остальное пространство ишимской степи занято лугами и сухими солонцами, благопріятствующими скотоводству, въ большихъ размѣрахъ, и затѣмъ лѣсомъ. На сѣверъ отъ ишимской степи лежатъ области, отличающіяся большею суровостью климата, но за то богатая рыбою, лѣсами и пушными звѣрями. Южная часть западной Сибири представляетъ также значительно развитое хлѣбопашество, фабричную, заводскую и кустарную промышленность. Городъ Тюмень славится своимъ кожевеннымъ производствомъ; онъ служитъ главной сибирской пристанью, отъ которой начинается рѣчное пароходство, въ чемъ и заключается его первенствующая важность, для будущей желѣзной дороги. Въ ялуторовскомъ округѣ развита

*) «Европа.» Б. Риттера. М. 1864. Стр. 189—107.

кустарная промышленность, образцомъ которой можетъ служить село Шатровское, гдѣ обрабатываются овчины и шьется много полушубковъ. Курганскій округъ есть богатѣйшая житница Сибири. Киргизская степь, ишимскій, курганскій, шадринскій и челябинскій уѣзды—важнѣйшіе источники для сибирскаго транзита. Произведенія киргизской степи и средне-азіятскихъ земель могутъ двигаться, чрезъ Петропавловскъ, въ Сибирь, и наоборотъ, отпускъ русскихъ товаровъ въ означенныя мѣстности можетъ конкурировать съ другими извѣстными путями въ среднюю Азію. Но не на одинъ только югъ мы должны смотрѣть, говоря о значеніи западной Сибири. Справедливо, что этотъ югъ, эта южная часть всей Сибири очень драгоцѣнна и имѣетъ большую важность, для проектируемой линіи урало-сибирской желѣзной дороги, заключаая въ себѣ производительныя мѣстности Зауралья; но еще болѣе важности, въ коммерческомъ отношеніи и для доходовъ будущей сибирской дороги, имѣетъ другая часть западной Сибири, въ которой начинается судоходная рѣчная система Оби, эта единственная удобная дорога, для всей западной Сибири, такъ какъ будущій желѣзныи путь долженъ соединить съ нею существующую сеть русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Только этимъ соединеніемъ начнется новый, лучшій періодъ торговыхъ сношеній Сибири съ европейскою Россіей. Тогда только возможно будетъ разсчитывать на развитіе пассажирскаго пароходства на Оби, котораго до сихъ поръ почти нѣтъ; тогда только разовьются земледѣліе, скотоводство и рыбный промыселъ въ Сибири. Въ настоящее время продукты этихъ промысловъ, не выдерживая провозной платы, неидутъ, въ значительномъ количествѣ, дальше уральскихъ заводовъ, но будучи привезены желѣзной дорогой въ Сарапулъ, мясо и рыба могутъ идти до Казани и далѣе, а хлѣбъ, которымъ въ урожайные годы кормили свиней, желая передѣлать его на сало, будетъ складываться на Камѣ, до навигаціи. Золотые промыслы Сибири нуждаются въ рабочихъ и обезпеченіе ихъ продовольствія есть также задача будущей желѣзной дороги. Въ Сибири очень много озеръ, изобилующихъ самосадочною солью: соль эта—тоже грузъ для дороги. По дорогѣ отъ Томска до Тюмени, на пространствѣ болѣе 1500

версть, тянутся безпредѣльные степи, на которыхъ даже осенью встрѣчается обильная растительность, остающаяся за излишкомъ. При увеличеніи народонаселенія и распространенія скотоводства, Сибирь можетъ современемъ удвоить, утроить количество масла, соли, мяса, кожъ, щетины, волосъ, воска, отправляемое къ нашимъ портамъ и внутрь Россіи. Наконецъ, извѣстно богатство Сибири всякимъ звѣремъ и дичью, извѣстно также ея минеральное богатство.

Самый замѣчательный, въ минеральномъ отношеніи, уголокъ въ западной Сибири, это русскій Алтай. Здѣсь, на небольшомъ пространствѣ, есть все: золото, серебро, мѣдь, свинецъ, желѣзная руда, яшма, малахитъ, порфиръ, аквамаринъ и другіе разноцвѣтные камни. Конечно и на добычу минеральныхъ богатствъ Сибири желѣзная дорога окажетъ свое благотворное вліяніе. Эта дорога нужна не для отдѣльныхъ пунктовъ, не для одного плодороднаго юга западной Сибири, но для соединенія цѣлой Сибири съ Россіей. Эта дорога можетъ быть продолжаема и далѣе Тюмени, облегчая все болѣе и болѣе обмѣнъ продуктовъ между Сибирью и Россією и все ихъ сношенія. Въ Россіи живетъ 50—60 милліоновъ жителей, въ Сибири—6 милл., за Сибирью лежатъ еще азійскія государства, которыя отпускаютъ черезъ нее свои продукты, въ обмѣнъ на произведенія Россіи. Сибирь даетъ намъ сало, металлы, чай, кожи, щетину, пушной товаръ, орѣхи; съ своей стороны Россія отпускаетъ въ Сибирь: мануфактурные товары, сахаръ, табакъ, предметы роскоши, вина, сласти и проч. Задача наиболѣе полезнаго проэкта будущей урало-сибирской желѣзной дороги должна заключаться въ томъ, какъ лучше устроить, развить и облегчить взаимныя отношенія этихъ странъ и населеній, и, на основаніи этого, какъ лучше опредѣлить, самую выгодную связь Сибири съ Россіей, и какъ послѣдняя можетъ выразиться желѣзною дорогою. Направленіе желѣзной урало-сибирской дороги стоитъ въ зависимости отъ пониманія взаимныхъ отношеній Урала и Сибири къ остальной Россіи. Какъ идутъ товары изъ Сибири въ Россію, гдѣ больше находятъ они для себя потребителей, въ какомъ направленіи линія желѣзной дороги приметъ болѣе промежуточныхъ грузовъ, которые сдѣлаютъ ее болѣе доходною, каково

промышленное и торговое значеніе тѣхъ мѣстностей, по которымъ должна пройти будущая дорога — вотъ нѣкоторыя подробности этой задачи. Вопросъ объ урало-сибирской дорогѣ на столько уже разработанъ, что теперь возможно отдѣлить отъ него всѣ посторонніе интересы. Эта дорога, повторяемъ, главнымъ образомъ, соединяетъ Сибирь съ Россіей, она даетъ движеніе сибирскому транзиту, т. е. движеніе товарамъ, идущимъ какъ въ Россію изъ Сибири, такъ и обратно, она получаетъ товары изъ тѣхъ промышленныхъ пунктовъ, чрезъ которые проходитъ. Если говорили, что назначеніе урало-сибирской дороги обезпечить продовольствіемъ сѣверъ европейской Россіи, то дорога, направляясь съ запада на востокъ, не можетъ достигнуть того, что возможно достигнуть только при направленіи ея съ юга на сѣверъ. Утвержденный уже проэктъ желѣзной дороги между рѣками Вяткою и Сѣвѣрною Двиною направленъ къ разрѣшенію этой специальной задачи. Усиленіе уральской горной производительности тоже не составляетъ единственной задачи урало-сибирской желѣзной дороги. Для того, чтобы дорога захватила въ свое вліяніе всѣ заводы на Уралѣ и доставила имъ болѣе дешевый подвозъ матеріаловъ, а равно средства сбыта и провоза всякаго рода товаровъ, нужно другое направленіе ея, не съ востока на западъ, а вдоль главной оси расположенія заводовъ. Удовлетвореніе нуждамъ горнозаводской промышленности, въ связи съ обезпеченіемъ заводовъ хорошимъ и дешевымъ каменнымъ углемъ, возможно въ полномъ размѣрѣ только при пособіи или нѣсколькихъ поперечныхъ чрезъ Уралъ желѣзныхъ дорогъ отъ запада къ востоку, или нѣкой сѣти дорогъ, отходящихъ отъ главной линіи на югъ и на сѣверъ. Урало-сибирская дорога настолько поможетъ Уралу, на сколько можетъ вообще помочь лучшее направленіе желѣзной дороги съ востока на западъ. Съ большою основательностью слѣдуетъ ждать отъ этой дороги оживленія средне-азиатской торговли. Если до сихъ поръ главное торговое движеніе, производимое съ Киргизскою степью, Хивой, Бухарою и Ташкендомъ, направляется не чрезъ Сибирь, а чрезъ оренбургскую линію, то въ ближайшемъ будущемъ оно можетъ усилиться на границахъ Сибири, потому что по дорогѣ отъ Оренбурга въ среднюю Азію больше встрѣчается безводныхъ степей,

чѣмъ по дорогѣ отъ Семипалатинска къ Ташкенту. Между тѣмъ количество привоза и вывоза товаровъ, какъ по сибирской, такъ и по оренбургской линіямъ, съ каждымъ годомъ, все болѣе и болѣе растетъ. Но Сибирь сама, кромѣ предметовъ китайской и средне-азіатской торговли, отпускаетъ въ европейскую Россію миллионы пудовъ своихъ сырыхъ произведеній, частью перерабатываемыхъ на русскихъ заводахъ, частью вывозимыхъ за границу. Въ замѣтъ того Сибирь служитъ обширнымъ рынкомъ, для сбыта издѣлій русскихъ фабрикъ и мануфактуръ, недоступнымъ пока для иностранной конкуренціи. Усиленіе и облегченіе такого сбыта составляетъ предметъ первостепенной важности, для отечественной торговли и промышленности, а потому, вмѣстѣ съ общегосударственными стремленіями къ развитію экономическаго значенія, общаго благосостоянія и цивилизаціи Сибири, должно служить существеннѣйшими основаніями, при начертаніи главной линіи урало-сибирской желѣзной дороги.

Знакомясь ближе съ вопросомъ объ урало-сибирской желѣзной дорогѣ, съ его литературою и съ живыми свидѣтелями современной промышленной и торговой жизни Урала и Сибири, посѣтивши главныя мѣста, чрезъ которыя пойдетъ будущая желѣзная дорога, мы пришли къ тому заключенію, что если общая часть этого вопроса разработана достаточно и къ ней ничего не остается прибавить, то въ подробностяхъ, въ мелочахъ, остается еще много неяснаго.

Существуютъ два направленія урало-сибирской желѣзной дороги—одно, сѣверное, на Ярославль, Кострому, Вятку, Пермь, Екатеринбургъ и Вѣлосеровскую Слободу, другое—южное, на Нижній, Казань, Сарануль, Екатеринбургъ и Тюмень, и не можетъ быть еще новаго, третьяго. Эта общая часть разрѣшена окончательно. Новое, что можно сказать по этому вопросу, заключается теперь именно въ этихъ, повидимому, мелочахъ. Они разрѣшаютъ многія противорѣчія и лучше объясняютъ самое дѣло. Намъ кажется, напримѣръ, что самое крупное, что сказано было въ защиту одного изъ направленій урало-сибирской желѣзной дороги, именно сѣвернаго, принадлежитъ г. Колюпанову, трудъ котораго заклю-

часть въ себѣ, кромѣ того, и самую обработанную литературную форму. Изъ разговоры съ лицами, присутствовавшими въ засѣданіяхъ двухъ нашихъ обществъ — коммерческаго и ученаго — при преніяхъ о направленіи урало-сибирской желѣзной дороги, мы увидѣли, однако, что трудъ этотъ прошелъ совершенно незамѣченнымъ. Вотъ вѣдъ первое, въ чемъ мы расходимся почти со всеми, занимавшимися вопросомъ объ урало-сибирской желѣзной дорогѣ. Трудъ г. Колюпанова имѣетъ для насъ тѣмъ большую важность, что заключаетъ въ себѣ принятыя на вѣру выводы, враждебныя южному направленію урало-сибирской желѣзной дороги, которое мы считаемъ единственно полезнымъ. Книга г. Любимова, въ защиту сѣвернаго направленія, которая возбудила, говорятъ, больше толковъ и показана была болѣе дѣльной, по нашему разумію, стоитъ гораздо ниже труда г. Колюпанова, и мы, въ своемъ мѣстѣ, представимъ тому доказательство. Критическій разборъ труда г. Колюпанова, или — что одно и тоже — критическое отношеніе къ существующимъ фактамъ, добытымъ литературою вопроса объ урало-сибирской желѣзной дорогѣ — вотъ ближайшій предметъ настоящаго изслѣдованія. Мы не брали на себя труда проводить новыя линіи урало-сибирской желѣзной дороги, но, усвоивши себѣ все, сказанное раньше насъ, по этому вопросу, мы старались только разбѣнить себѣ: которое же изъ двухъ существующихъ направленій урало-сибирской дороги будетъ болѣе выгодно? Собственная наша поѣздка на Уралъ помогала намъ лучше понять, на которой сторонѣ находится справедливое рѣшеніе вопроса. Мы пришли къ убѣжденію, что единственно выгодное для европейской Россіи и для Урала и Сибири направленіе желѣзной дороги будетъ такъ называемое южное, которое идетъ отъ Нижняго на Казань, Чистополь, Мензелинскъ, около Елабуги, Сарапула и далѣе, черезъ Екатеринбургъ, на Тюмень. Такъ какъ главными противниками его въ литературѣ этого вопроса являются гг. Колюпановъ, Любимовъ, Смышляевъ и Шиповъ (Д. П.), то мы обратили особенное вниманіе на извращеніе фактовъ, на всемоложь, внесенную ими въ кругъ понятій, среди которыхъ враждуется этотъ вопросъ. Полемика наша съ г. Колюпановымъ составляетъ главное содержаніе настоящаго нашего изслѣдованія. Пони-

маніе значенія Нижняго-Новгорода и нижегородской ярмарки, для будущей урало-сибирской желѣзной дороги, пониманіе торговаго значенія Казани и Перми, Казани и Вятки, сравнительно, разъясненіе движенія грузовъ сибирскаго транзита, количество промежуточныхъ грузовъ, для сѣверной и южной линій, наконецъ значеніе Урала, въ вопросѣ о проведеніи желѣзной дороги, снабженіе уральскихъ заводовъ хлѣбомъ, — вотъ главные пункты, на которыхъ мы остановимся въ нашемъ изслѣдованіи. На сколько намъ удалось разсѣять напущенный, въ разъясненіи этихъ, самыхъ живыхъ, самыхъ важныхъ сторонъ, въ разбираемомъ нами вопросѣ, туманъ, и на сколько мы ослабили силу лжи въ немъ — пусть судятъ теперь наши читатели.

II.

Г. КОЛЮПАНОВЪ, КАКЪ ЗАЩИТНИКЪ СѢВЕРНАГО НАПРАВЛЕНІЯ УРАЛО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Книга г. Колюпанова «Экономическое значеніе сѣвернаго направленія уральской линіи», вышедшая въ 1869 г., самое крупное литературное произведеніе, въ защиту направленія урало-сибирской желѣзной дороги, на Ярославль, Кострому, Вятку и Пермь, имѣла въ виду, между прочимъ, опровергнуть доводы, представленные нижегородскимъ земствомъ, въ брошюрѣ «Нижегородско-казанская и нижегородско-сызранская желѣзная дорога». Последняя брошюра явилась въ свѣтъ раньше названнаго выше труда г. Колюпанова, почему онъ и старался своевременно уничтожить произведенное ею впечатлѣніе. Защитники южной линіи урало-сибирской желѣзной дороги не представили ему своихъ возраженій, кромѣ весьма краткихъ рѣчей, говоренныхъ гг. Ермоловымъ, Молоствовымъ и Романовымъ, въ обществахъ географическомъ и содѣйствія промышленности и торговли. Это, впрочемъ, нисколько незначить, чтобы все, сказанное Колюпановымъ, было вѣрно. Знакомясь съ трудомъ его «Экономическое значеніе сѣвернаго направленія уральской линіи», мы прежде всего встрѣчаемся съ доказательствами, въ пользу того

миѣнія, будто сибирскіе товары направляются, главнымъ образомъ, къ Петербургу, а не къ Нижнему. Главные торговые пункты внутренней Россіи, обмѣнивающіеся съ Сибирью, суть Петербургъ и Москва, говоритъ г. Колюпановъ, и потому желѣзная дорога должна соединить Петербургъ съ Екатеринбургомъ. Если сибирскіе товары дѣйствительно двигались-бы, главнымъ образомъ, по направленію отъ Екатеринбурга къ Москвѣ и къ Петербургу, если-бы мы позабыли, что они распредѣляются, преимущественно, изъ Нижняго, по всей центральной Россіи, что Казань является также потребительницей сибирскихъ товаровъ, и что только меньшая часть ихъ достигаетъ Петербурга, то и въ такомъ случаѣ нельзя будетъ согласиться съ тѣмъ миѣніемъ, будто сибирская желѣзная дорога должна идти на Пермь, Вятку, Кострому и Ярославль, а не на Казань и Нижній. Желѣзная дорога отъ Петербурга до Нижняго уже выстроена и разстояніе отъ Нижняго до Екатеринбурга, какъ-бы его ни высчитывали, будетъ гораздо менѣе разстоянія отъ Ярославля до Екатеринбурга уже потому, что Нижній на 4° долготы лежитъ далѣе на востокъ, чѣмъ Ярославль, т. е. Нижній, по отношенію къ Екатеринбургѣ, гораздо ближе Ярославля. Нижній лежитъ подъ 62° долготы, а Ярославль подъ 58°. Предположеніе вести будущую урало-сибирскую желѣзную дорогу, по прямой линіи, отъ Петербурга, было-бы въ томъ только случаѣ выгоднѣе, когда не было-бы еще выстроено, въ близкомъ къ избранному направленію, тысячи верстъ желѣзной дороги, соединившей двѣ наши столицы съ Нижнимъ-Новгородомъ. Построеніе-же тысячи верстъ желѣзной дороги, въ направленіи отъ Петербурга къ Екатеринбургѣ склоняетъ вопросъ о сибирской дорогѣ къ другому рѣшенію, тѣмъ болѣе, что съ точки зрѣнія сибирскаго транзита Москва, по словамъ г. Колюпанова, столько-же важна, какъ самый Петербургъ. «Кромѣ того, что въ Москву идетъ значительное число доставляемыхъ Сибирью товаровъ, говоритъ г. Колюпановъ, значеніе Москвы, какъ фабрично-промышленнаго центра, еще важнѣе для Сибири. Въ Сибирь, на Уралъ, въ Киргизскія степи, Туркестанъ и на ярмарки тюменскую, ишимскую, ирбитскую, крестовскую и афонасьевскую идетъ мануфактурныхъ произведеній, бакалейныхъ, москательныхъ, галантерейныхъ,

посуды, виноградныхъ винъ и прочихъ товаровъ до 4,500,000 пудовъ. Большинство этихъ товаровъ или производится въ самой Москвѣ и окружающей ее фабрично-промышленной полосѣ или доставляется въ Сибирь изъ Москвы, чрезъ посредство нижегородской и другихъ ярмарокъ. По этому тотъ только путь изъ Сибири въ Петербургъ можетъ быть названъ удобнымъ, который, сокращая это разстояніе, вмѣстѣ съ тѣмъ не удаляетъ Сибирь отъ Москвы (*). Къ этому справедливо будетъ еще прибавить, что тотъ только путь изъ Сибири въ Петербургъ можетъ быть названъ удобнымъ, который, сокращая это разстояніе, вмѣстѣ съ тѣмъ, не удаляетъ Сибирь и отъ нижегородской ярмарки, потому что, если на нижегородскую ярмарку привозится, среднимъ числомъ, на 15 милл. р. сибирскихъ товаровъ, т. е. гораздо болѣе, чѣмъ въ Москву, въ Петербургъ и въ какой угодно другой городъ, взятый на какой угодно линіи сибирской дороги въ отдѣльности, то нижегородская ярмарка только поэтому должна лежать на линіи будущей сибирской желѣзной дороги. Можно-ли придти къ другому заключенію, что тысяча верстъ выстроенной отъ Петербурга къ Нижнему желѣзной дороги ничего не значить, если принять во вниманіе дешевизну доставки сибирскаго транзита? Будетъ-ли такое рѣшеніе чуждо эгоистическихъ цѣлей и потому, можетъ-ли имѣть государственное значеніе? Сомнѣваемся, чтобы возможно было на эти вопросы отвѣчать утвердительно. Не говоря уже о нижегородской ярмаркѣ, какъ мы докажемъ впоследствии, несомнѣнно заслуживающей, по многимъ причинамъ, того, чтобы ее не забыли, когда рѣчь идетъ о соединеніи Сибири и Петербурга желѣзной дорогой, сама нижегородская губернія и самый Нижний потребляютъ много сибирскихъ товаровъ. Напр. сибирскіе металлы, за исключеніемъ казенныхъ металловъ, распродаютъ въ Нижнемъ и удовлетворяютъ потребностямъ, какъ внутреннихъ губерній, такъ и самой нижегородской. Совершенно невѣрно говорить г. Коллюпановъ, будто въ Нижнемъ значительныя массы желѣза съ нижегородской ярмарки остаются только какъ въ складочномъ пунктѣ, безъ всякаго

*) «Экономическое значеніе сѣвернаго направленія уральской линіи». Стр. 31.

употребленія *). Сама нижегородская губернія потребляет ежегодно болѣе 700,000 п. желѣза. Не слѣдуетъ забывать, что въ Нижнемъ и около него находится два механическихъ заведенія (Колчина и Бенардаки), фабрика для постройки баржъ въ Балахнѣ и два сталелитейныхъ завода (Шятова и Рукавишниковъ), которые приготавливаютъ сталь для многочисленныхъ слесарныхъ заведеній въ губерніи, столь богатой фабрикаціей ножей, ножницъ, бритвъ, разныхъ хирургическихъ и другихъ инструментовъ и т. п. вещей, носящихъ всемъ извѣстныя имена Завьяловыхъ, Калякиныхъ, Варыпаевыхъ, Баниныхъ, Воротиловыхъ и др. Не слѣдуетъ забывать также, что семеновскій уѣздъ нижегородской губерніи славится разковкой гвоздей столько-же, какъ извѣстная мѣстность (Улома) въ новгородской губерніи. Что нижегородская ярмарка не падеть, какъ думаетъ г. Колюпановъ, и что каждый аршинъ восточныхъ дорогъ не будетъ убавлять нѣсколько рублей изъ ея оборотовъ— объ этомъ мы будемъ говорить въ своемъ мѣстѣ. Мы никакъ не можемъ согласиться также съ вѣрностью того заключенія, что Екатеринбургъ, съ проведеніемъ желѣзной дороги, сдѣлается ярмарочнымъ пунктомъ, замѣняющимъ Нижній, по торговымъ оборотамъ Петербурга и Москвы съ Сибирью **). Это можетъ только говорить человекъ, никогда не видавшій Екатеринбурга. Екатеринбургъ не имѣетъ тѣхъ географическихъ удобствъ, какими располагаетъ Нижній, лежащій при слияніи двухъ большихъ рѣкъ Оки и Волги. Екатеринбургъ не въ центрѣ Россіи. Распредѣленіе сибирскихъ товаровъ по всей центральной Россіи—главная задача торговыхъ операцій нижегородской ярмарки—всего удобнѣе можетъ быть сдѣлано не въ Екатеринбургѣ, а въ Нижнемъ. Самый удобный, экономическій и выгодный, путь для сибирскаго транзита долженъ идти на Нижній и Казань—это наше главное положеніе. Но противъ Казани были сдѣланы г. Колюпановымъ возраженія. Приводимъ здѣсь ихъ главную сущность: «Казань, говоритъ онъ, ведетъ, главнымъ образомъ, хлѣбную торговлю. Казанская биржа есть чисто

*) Тамъ-же, стр. 29.

**) Тамъ-же, стр. 23.

хлѣбная биржа, а хлѣбная торговля Казани не имѣетъ никакого отношенія къ сибирскому транзиту. Рыба привозится въ Казань съ Урала и отчасти изъ Сибири. Сибирская рыба менѣе всего можетъ ждать сбыта въ Казани, между тѣмъ какъ сбытъ ея въ сѣверномъ направленіи (въ губерніяхъ вятской, костромской, ярославской и владимірской), гдѣ рыбы вообще мало и она очень дорога, — совершенно обезпеченъ. Въ лѣсныхъ казанскихъ издѣліяхъ Сибирь не нуждается. Казань можетъ отпускать до 20,000 пуд. козловъ и отъ 200—250,000, преимущественно, мелкихъ кожъ. Мыло, свѣчи и оленнѣ, которыхъ отпускается изъ Казани довольно большое количество, большею частью, отправляются въ поволжское Низовье и изъ Царицына на Донъ и въ новороссійскія губерніи. Чайная торговля въ Казани тѣсно связана съ кяхтинской и, при совершенномъ упадкѣ послѣдней, должна поневолѣ раздѣлитъ послѣдствія этого государственнаго несчастія. И такъ никакого особеннаго значенія, для сибирской торговли, въ смыслѣ промежуточнаго, потребляющаго или снабжающаго издѣліями, пункта, Казань не имѣетъ, въ отношеніи Сибири. Остается роль Казани, какъ складочнаго пункта и биржевого города. Что касается до первой, то, съ развитіемъ пароходства, складочнымъ мѣстомъ сдѣлалась Пермь. А казанскіе капиталы легко перенесутся въ мѣстности, въ нихъ нуждающіяся. Не строить-же желѣзныя дороги по направленію къ сундукамъ съ деньгами?» *). Ничего не можетъ быть ошибочнѣе подобнаго взгляда. Что Казань ведетъ торговлю, главнымъ образомъ, не однимъ хлѣбомъ — это не подлежитъ никакому сомнѣнію. Самому г. Колюпанову было извѣстно, что казанская биржа не есть чисто хлѣбная биржа, а биржа для всѣхъ товаровъ, какъ говорилъ г. Крестовниковъ. Это заключеніе, что Казань ведетъ, главнымъ образомъ, хлѣбную торговлю, выведено г. Колюпановымъ изъ перечня товаровъ, нагруженныхъ и разгруженныхъ на пристаняхъ при Казани, въ одну навигацію 1868 г. по свѣдѣніямъ VI округа путей сообщенія. Мы будемъ имѣть случай доказать, что этимъ источникомъ нельзя пользоваться. Г. Ко-

*) Тамъ-же, стр. 38—44.

люпановъ вѣрить ему болѣе, чѣмъ свѣдѣніямъ, собраннымъ изъ частныхъ источниковъ и отъ торгующихъ лицъ и промышленниковъ, потому что послѣдніе не подтвердили-бы его заключенія. Напротивъ г. Лаптевъ, въ своемъ трудѣ, отдавалъ предпочтеніе показаніямъ торговцевъ, доставившихъ ему, частнымъ образомъ, письменныя свѣдѣнія *). Г. Лаптевъ, очевидно, гораздо вѣрнѣе г. Колюпанова понимаетъ торговлю и промышленность Казани и казанской губерніи. И вообще у насъ принято, при современныхъ недостаткахъ officialной статистики, отдавать предпочтеніе частнымъ свѣдѣніямъ, если послѣднія имѣются. «То, что именно насъ интересуетъ, говоритъ г. Колюпановъ, относительное передвиженіе различныхъ товаровъ, по представляемому ими вѣсу или грузу, можетъ быть опредѣлено на основаніи этихъ свѣдѣній съ математическою доказательностью (?), ибо всѣ утайки и подлоги относятся къ цѣнности товаровъ, а не къ количеству груза, которое, во всякое время, можетъ быть, приблизительно, повѣрено опредѣленіемъ вмѣстимости судовъ» **). Изъ этого мы видимъ, что самъ г. Колюпановъ сознавалъ уже, насколько осторожно возможно было пользоваться этимъ источникомъ. Вотъ что, по этому поводу, мы нашли въ названномъ выше трудѣ г. Лаптева. «Вѣдомости корпуса путей сообщенія основываются на $\frac{1}{4}^0$ /о сборѣ съ рубля цѣнности на судоходство. Составленіе этихъ вѣдомостей имѣетъ рациональное основаніе; по накладной есть возможность повѣрить показанія судохозяевъ: для этого, во 1-хъ, въ накладной прописываются: длина, ширина и осадокъ судна и, на основаніи этихъ данныхъ, опредѣляется, приблизительно, объемъ подводной части судна, или количество вытѣсненной этою частью воды; при этомъ вычисленіи принимаютъ 1 кубич. футъ воды за пудъ; такимъ образомъ повѣряется количество груза; во 2-хъ, съ недавняго времени дистанціоннымъ начальникамъ сообщаются справочныя цѣны на разные товары, чтобы можно было повѣрять означенную въ накладныхъ цѣн-

*) См. «Матеріалы для географіи и статистики Россіи. Казанская губернія», Лаптева. Спб. 1862. Стр. 402.

**) «Экон. знач. сѣв. напр. уральской линіи», стр. 39.

ность груза. Какъ повѣряются накладныя это другой въпросъ». Далѣе: «Казань можно назвать складочнымъ мѣстомъ товаровъ, потребляемыхъ въ разныхъ мѣстахъ сосѣдственныхъ губерній восточной полосы Россіи. Сюда привозятъ самые разнообразныя предметы торговли: произведенія колониальныя, мануфактурныя, разнаго рода фабричныя издѣлія. Всѣ эти товары развозятся изъ Казани, обыкновенно, сухимъ путемъ, на мѣстныя ярмарки, потомъ въ постоянныя мѣста торговли—въ уѣздные города, на большіе базары и, наконецъ, въ ближайшіе города другихъ сосѣднихъ губерній. Главнѣйшіе, по цѣнности, сухопутно-отпускные товары: рыба, пшеничная мука, сахаръ и чай, мануфактурныя издѣлія, москательный товаръ, галантерейный и разный мелочной» *). Тоже самое говоритъ г. Крестовниковъ; въ Казань стягивается большая часть товаровъ нашего восточнаго края, Сибири и отдаленныхъ нашихъ азіатскихъ владѣній. По свѣдѣніямъ, нами полученнымъ въ Казани, оказывается, что торговые обороты этого города превосходятъ цифру 40 милл. р., а хлѣбныхъ дѣлъ на казанской биржѣ бываетъ только на 15 милл. рублей. По этому можно судить, насколько ошибочны заключенія г. Колупанова.

Точно также хлѣбная торговля Казани имѣетъ ближайшее отношеніе къ сибирскому транзиту, потому что казанской крупчатой муки, получившей, по отличному своему качеству, всеобщую извѣстность, размалывается въ самой Казани и около нея болѣе 4 милл. пуд.; она, преимущественно, разбирается въ обѣихъ столицахъ. Болѣе 600,000 пуд. этой крупчатки идетъ въ одинъ Петербургъ. Пермь и пермская губернія получаютъ казанской крупчатки 240,000 пуд. Если положить 1 милл. пуд. для продовольствія жителей Казани и казанской губерніи, то самая значительная часть крупчатки пойдетъ по рельсамъ будущей сибирской дороги. Совершенно основательно будетъ разсчитывать на увеличеніе размѣровъ производства крупчатой муки въ Казани и на болѣе значительный сбытъ ея въ Сибирь. Предположеніе г. Колупанова, что

*) «Матеріалы для географіи и статистики Россіи. Казанская губернія». Стр. 402, 407 и 408.

Казань, въ ближайшемъ будущемъ, не будетъ болѣе главнымъ мѣстомъ размола значительнаго количества пшеницы и уступить первенство еще не существующимъ мельницамъ въ Саратовѣ и Царичинѣ, не заслуживаетъ никакого вниманія.

Что касается до сибирской рыбы, то до сихъ поръ ее постоянно направляли по южной линіи сибирской дороги и, минуя предположеніе г. Колюпанова, ничто не доказываетъ, что ея больше явится на сѣверномъ направленіи этой дороги. По южному направлению, по показанію сарапульскихъ торговцевъ И. С. Жужгина и Н. Л. Мошкина, въ одномъ селѣ Каракулѣ, сарапульскаго уѣзда, въ каждую зиму, продается до 200,000 пуд. сибирской рыбы. Въ Мензелинскѣ, Чистополѣ, Казани, Нижнемъ, Москвѣ и Петербургѣ вездѣ зимою бываетъ въ продажѣ сибирская рыба. Даже отдаленный Петербургъ получаетъ ее болѣе тысячи пудовъ. Сибирскаго мяса Казань, въ настоящее время, получаетъ, въ мороженомъ видѣ, болѣе 25,000 пуд. Что касается до лѣсныхъ издѣлій Казани, то справедливо, что Сибирь въ нихъ не нуждается; за то нуждается въ нихъ нижегородская ярмарка, куда идетъ болѣе половины всего выработаннаго, въ казанской губерніи, количества пицовокъ, роговъ, кульвовъ разной величины, куля набойнаго, куля парнаго, дубьевъ разнаго размѣра, мочальныхъ веревокъ и лаптей, — всего 60,000 пуд. Относительно кожевенныхъ и козловыхъ казанскихъ заводовъ свѣдѣнія г. Колюпанова тоже невѣрны. Кожевенныхъ заводовъ въ Казани 22, козловыхъ 11. На 22 кожевенныхъ казанскихъ заводахъ выработывается до 300,000 штукъ разныхъ кожъ, которыя, въ сырьѣ, получаютъ, преимущественно, изъ Сибири, а въ обработанномъ видѣ идутъ на нижегородскую ярмарку. На 11 казанскихъ козловыхъ заводахъ выработывается до 700,000 козловъ, которые, въ количествѣ 50,000 п., получаютъ, въ сыромъ видѣ, преимущественно, съ бутульминской и мензелинской ярмарокъ. Изъ этого количества только незначительная часть идетъ для мѣстнаго потребленія; все-же остальное количество отправляется, для продажи, на нижегородскую и другія ярмарки, а также, для сбыта, въ наши столицы, въ Азію и, наконецъ, въ Китай. Для послѣдняго торго послѣдняго торго посылаются однѣ только

козловыя кожи (50,000 шт.). Въ Нижній черезъ Казань идетъ, по самому умѣренному счету, кожъ яловыхъ и коневыхъ въ количествѣ 70,000 п., кожъ козловыхъ 20,000 п. Матеріалы, потребныя для кожевенныхъ заводовъ, покупаются и привозятся въ Казань: лучшія сырыя кожи изъ Сибири, ниешіе сорта изъ окрестныхъ губерній. Одною козловаго товара выдѣлывается въ Казани на 1,050,000 р., кожъ разныхъ сортовъ на 1,200,000. Сравнительно съ вятскимъ, какъ мы покажемъ въ своемъ мѣстѣ, казанское кожевенное производство болѣе значительно. Потому г. Болдуановъ неправъ, когда говоритъ, что въ казанской губерніи кожевенное производство падаетъ. Наравнѣ съ кожевеннымъ производствомъ Казань славится некими своими мыловаренными и свѣчными заводами, при томъ-же Казань потребляетъ, для этихъ заводовъ, значительное количество сибирскаго сала. Мыловаренныхъ заводовъ въ Казани 5 (не включая сюда завода г. Крестовникова), сально-свѣчныхъ тоже 5. На 5 мыловаренныхъ казанскихъ заводахъ готовится 25,000 п. яичнаго, бѣлаго разливнаго и другихъ сортовъ мыла, изъ которыхъ половинное количество идетъ изъ Казани на нижегородскую ярмарку; на 5 сально-свѣчныхъ заводахъ вырабатывается 60,000 п. сальныхъ свѣчъ, изъ которыхъ 35,000 п. сбывается въ С.-Петербургъ. На казанскомъ стеариновомъ заводѣ фирмы „Бр. Крестовниковы и К^о“, ежегодно перерабатывается 310,000 п. сала, изъ котораго 170,000 п. привозится изъ Сибири. Этотъ заводъ производитъ, ежегодно, 172,000 п. свѣчъ стеариновыхъ и маргариновыхъ и 167,000 п. мраморнаго мыла. Изъ Казани и черезъ Казань идетъ въ Нижній 200,000 п. мыла, 50,000 п. сальныхъ свѣчъ и 120,000 п. стеариновыхъ. Въ Нижнемъ потребляются стеариновыя свѣчи, главнымъ образомъ, съ казанскаго крестовниковскаго завода, а не съ петербургскаго невскаго. Послѣдній заводъ выслалъ въ первый разъ свои свѣчи на ярмарку только въ 1869 г. и то въ незначительномъ количествѣ. Въ Сибирь, съ завода гг. Крестовниковыхъ, идетъ ежегодно 20,000 п. стеариновыхъ свѣчъ. Цифра эта увеличится значительно, какъ скоро извѣстный екатеринбургскій заводъ Плѣшанова прекратитъ свое дѣйствіе, что ожидается, съ полною вѣроятностью, въ непродолжи-

тельномъ будущемъ. Въ низовые города, по Волгѣ, на Кавказѣ, въ Ростовъ-на-Дону сбывается стеариновыхъ свѣчъ, съ завода Крестовниковыхъ, не болѣе 30,000 п. Сказаннаго достаточно, чтобы судить, насколько были вѣрны слѣдующія строки г. Колюпанова: «Мыла, свѣчъ и олеину отпускается изъ Казани довольно большое количество. Всѣ эти товары везутся весьма незначительно по Волгѣ, но большею частью отправляются въ новолжское Низовье и изъ Царицына на Донъ и въ новороссійскія губерніи. На сѣверѣ и западѣ крестовниковскія свѣчи вытѣсняются невскимъ заводомъ, дѣйствующимъ въ Петербургѣ и въ Москвѣ, а въ Сибири они находятъ опаснаго соперника (!) въ екатеринбургскомъ стеариновомъ и мыловаренномъ заводѣ г. Шлѣшанова» (стр. 42). Мы лично получили свѣдѣнія о стеариновомъ производствѣ въ Казани отъ Н. К. Крестовникова; любопытно было-бы знать, изъ какого источника почерпнулъ свои свѣдѣнія г. Колюпановъ?—Мы не согласны также съ другимъ заключеніемъ его, что чайная торговля въ Казани, тѣсно связанная съ кяхтинскою (?), при совершенномъ упадкѣ послѣдней, поневолѣ должна раздѣлить послѣдствія этого государственнаго несчастія.

Во 1-хъ, скажемъ вообще о нашей чайной торговлѣ. Известно, что чай распродается, главнымъ образомъ, на нижегородской ярмаркѣ, которая ставитъ цѣну на чай по всей Россіи. Трудно найти другое, болѣе удобное, чѣмъ нижегородская ярмарка, мѣсто, гдѣ возможно было-бы такъ близко слѣдить за ходомъ всей русской чайной торговли и за современнымъ ея положеніемъ. Въ отчетѣ о нижегородской ярмаркѣ за 1868 г., составленномъ г. управляющимъ ярмарочной конторой, находится слѣдующій отзывъ о нашей чайной торговлѣ: «Байховаго чая всѣхъ сортовъ привезено въ 1868 г. на ярмарку прошлагоднее количество—37,000 ящиковъ, но стоимость этого чая на 1,250,000 р. дороже. Наибѣшній чай былъ, большею частью, высокихъ сортовъ и лучшихъ фамилій, и проданъ, по высокимъ цѣнамъ, отъ 140 до 145 р. за ящикъ. По доброкачественности кяхтинскаго чая соперничество кантонскаго ему повредить не могло. Если неохотно покупался аяхтинскій чай среднихъ и низшихъ сортовъ, съ которымъ кантон-

скій этихъ-же сортовъ можетъ соперничать дешевизной цѣнъ, то такого чая было привезено на ярмарку немного. Успѣшная торговля на ярмаркѣ кяхтинскимъ чаемъ зависитъ единственно отъ высокаго качества его, что доказала нынѣшняя ярмарка. Такое настойчивое требованіе было на нынѣшней высокой доброты чай, что барыши кяхтинскихъ торговцевъ, отъ продажи его, покрыли прошлогодніе ихъ убытки». Въ другомъ мѣстѣ этого отчета о ходѣ торговли на нижегородской ярмаркѣ въ 1868 г. говорится слѣдующее: «Кяхтинская чайная торговля, впродолженіе многихъ лѣтъ дававшая ходъ и направленіе прочимъ отраслямъ ярмарочной торговли, а въ послѣдніе годы падавшая, вслѣдствіе конкуренціи соперничающаго дешевизною цѣнъ кантонскаго чая, въ нынѣшнюю ярмарку снова поднялась. Доставленный кяхтинскими торговцами на ярмарку байховый чай былъ высокаго качества и лучшихъ фамилій, продавался успѣшно и далъ торговцамъ до 30 р. пользы, на каждый ящикъ. Говорятъ, что если изъ Кяхты будетъ доставляться на ярмарку всегда такой высокой доброты чай, съ которымъ кантонскій сравняться не можетъ, то, при постоянно увеличивающемся числѣ потребителей чая въ Россіи, кяхтинская чайная торговля всегда будетъ держаться въ выгодномъ положеніи, такъ какъ кяхтинскій и кантонскій чай, каждый самъ по себѣ, могутъ имѣть отдѣльныхъ потребителей: кяхтинскій чай будетъ покупаться людьми болѣе достаточными, а кантонскій — людьми небогатыми». Въ отчетѣ о нижегородской ярмаркѣ за 1869 годъ г. управляющимъ ярмарочной конторой говорится: «Доброта кяхтинскихъ чаевъ нынѣшняго привоза ниже прошлогодней и эта главная причина, что цѣны на чай, при уменьшенномъ привозѣ, на 6,000 ящиковъ, были дешевле прошлогоднихъ отъ 15 до 20 р., на ящикъ. Въ этомъ привозѣ чаевъ нисшаго достоинства несравненно болѣе, противъ высшихъ, такъ что и партія г. Губкина, отличавшаяся съ давняго времени особенно хорошимъ выборомъ чаевъ, не можетъ идти, въ нынѣшнемъ году, въ сравненіе съ прежними».

Обращаемся теперь къ чайной торговлѣ собственно Казани. Ближайшее знакомство съ этимъ предметомъ лучше всего покажетъ несостоятельность въ сужденіяхъ г. Колюпанова.

По показаніямъ г. Лаптева, которыя, пусть и устарѣлыя (1861), но приводятся нами здѣсь только для сравненія, главные операціи казанскихъ чайныхъ торговцевъ производятся на нижегородской ярмаркѣ: въ Казани-же, для партіонной и мелочной продажи, оставляется въ годъ до 11,050 ящиковъ байховаго чая; сверхъ того съ нижегородской ярмарки привозится до 5,000 ящиковъ. Съ 1850 г. открылся, для привоза чая въ Казань, новый пунктъ — Чугучакъ. Чугучакскій или, какъ называютъ его торговцы, семипалатинскій чай, продавался, преимущественно, на ирбитской ярмаркѣ. Наибольшее количество привоза этимъ путемъ доходило до 4,000 ящиковъ. Покупался онъ, какъ татарами, такъ и русскими. Изъ этого количества партіи до 2,000 ящиковъ поступали въ Казань. Вообще-же чугучакскаго чаю ежегодно собиралось въ Казани, если включить сюда закупки его самими казанскими купцами въ Чугучакъ, а также на ярмаркахъ нижегородской и мензелинской, до 4,800 мѣстъ, на сумму 4,800,000 р. *). Эти свѣдѣнія, которыми могъ воспользоваться г. Колюпановъ, даютъ понять, что Казань искони освоилась съ чайнымъ дѣломъ, и что чайная торговля всегда была близко ей знакома. Въ настоящее же время чайная торговля города Казани, сравнительно съ прошлымъ временемъ, не только не падаетъ, но еще болѣе расширяется. Въ 1869 г. Казань получила кяхтинскаго чая 5,000 ящиковъ (16,250 п.), на сумму 500,000 р.; чая кантонскаго, собственной выписки, 25,000 ящиковъ (93,750 п.), на сумму 3,000,000 р.; чая кирпичнаго мелкаго, черненькаго, который пьютъ крестьяне, вмѣсто байховаго, 10,000 ящиковъ (35,000 п.), на сумму 500,000 р.; чая кирпичнаго крупнаго 20,000 ящиковъ (62,500 п.) на 1,000,000 р. Говоря объ этихъ цифрахъ, сравнительно съ 1861 г., мы имѣемъ право заключить, что современное участіе Казани въ китайской торговлѣ, имѣющее ближайшее отношеніе къ проэктамъ будущей сибирской дороги, не только не уменьшилось, но еще увеличилось. Казань получаетъ свой чай, не для одного

*) «Матеріалы для географіи и статистики Россіи. Казанская губернія». Лаптева. Стр. 435 и 436.

своего города и не въ одномъ своемъ городѣ, но также и на нижегородской ярмаркѣ. Участіе Казани въ распредѣленіи сибирскаго чайнаго транзита относится частью къ Нижнему, частью къ Москвѣ. Намъ говорилъ П. О. Шайкинъ, что казанскіе чайные торговцы, въ томъ числѣ и онъ самъ, готовятъ сами чай на фабрикахъ въ Халкоу, откуда одну часть его отправляютъ моремъ, другую-же на Кяхту. Сама Кяхта, въ торговлѣ китайскими чаями, теперь не играетъ болѣе никакой роли. Чай, отправленный моремъ, идетъ въ Россію или на пароходахъ, или на парусныхъ судахъ. Если на послѣднихъ перевозка стоитъ вдвое дешевле, за то идетъ вдвое медленнѣе. Путь чая идетъ, вокругъ мыса Доброй Надежды, въ Лондонъ, а оттуда, чрезъ Петербургъ, въ Нижній. Такой чай носитъ названіе кантонскаго, но, по увѣренію П. О. Шайкина, это тотъ-же самый сортъ чая, который получается, чрезъ Кяхту. Что же касается до ближайшаго провоза чая, чрезъ вновь открытый Суэзскій каналъ, то П. О. Шайкинъ, первый изъ казанскихъ купцовъ, отправилъ небольшое количество чая такимъ путемъ, но нашелъ этотъ путь, сравнительно съ обыкновеннымъ, чрезъ мысъ Доброй Надежды, довольно дорогимъ. Доставка чая сухимъ путемъ на Кяхту дороже, но этотъ чай сохраняетъ, по мнѣнію однихъ, свой аромать, который высоко цѣнится любителями чая. Если отправить чай моремъ, говорилъ намъ П. О. Шайкинъ, то изъ пуда чая получается въ Петербургѣ, послѣ окончанія морскаго путешествія, пудъ пять фунтовъ—эти послѣдніе пять фунтовъ явились, какъ результатъ вбиранія въ себя чаемъ сырости, а такое количество ея не можетъ не отразиться во вкусъ самаго чая. Такимъ образомъ участіе Казани въ чайной торговлѣ съ Китаемъ и было, и есть самое дѣятельное, нисколько не меньше прежняго, какъ можно было убѣдиться изъ сличенія 1861 г. съ 1870. Перемена за это время произошла только въ привозѣ чая казанскими купцами чрезъ Чугучакъ, такъ какъ послѣ возстанія внутри Китая Чугучакъ сдѣлался болѣе недоступнымъ для торговли.

Итакъ, въ смыслѣ промежуточнаго, потребляющаго и снабжающаго своими товарами пункта, Казань имѣетъ, для сибирской торговли, послѣ Ниж-

яго, первостепенное значеніе. Сравнивать 40-милліонную торговлю Казани и 150,000,000-ую нижегородской ярмарки съ торговлей вятской, костромской и ярославской и отдавать предпочтеніе послѣднимъ, — по меньшей мѣрѣ, дѣло совершенно немислимое.

Остается роль Казани, какъ складочнаго пункта. Мы обращаемъ особенное вниманіе на эту роль, такъ какъ, при пониманіи ея, встрѣтилось всего болѣе недоразумѣній. Никто не отнесся къ этому предмету съ строгою критикою и съ надлежащимъ вниманіемъ.

По мнѣнію нѣкоторыхъ (гг. Коллюпанова, Любимова, Смишляева, Лаптева и др.), съ развитіемъ пароходства, складочнымъ мѣстомъ, для сибирскихъ товаровъ сдѣлалась Пермь, вмѣсто прежней Казани. Первый, кто заявилъ это, ничѣмъ недоказанное мнѣніе, былъ г. Лаптевъ. «Товары съ нижегородской ярмарки, говоритъ онъ, отправленные въ Сибирь и въ губерніи пермскую и оренбургскую, для избѣжанія затруднительнаго взводнаго судоходства по Камь, обыкновенно шли водою только до Казани, а отсюда уже сухимъ путемъ. Точно также и сибирскіе товары зимою свозились въ Казань, для отправления весною по водѣ. Съ развитіемъ пароходства такой промежуточный и складочный пунктъ въ торговомъ движеніи возникаетъ, въ настоящее время, въ Пермѣ» *). Книга г. Лаптева о казанской губерніи вышла въ 1861 г. въ то время, когда волжское пароходство находилось на значительной степени развитія; почему-же, спрашивается, только тогда, а не раньше, какъ слѣдовало ожидать, начало выказываться такое вліяніе пароходства? Пароходы ходили до 1861 г., но прежде сибирскіе товары направлялись на Казань, которая служила для нихъ складочнымъ пунктомъ, почему-же съ этого времени въ торговомъ движеніи на Волгѣ возникаетъ перемѣна? Г. Лап-

*) «Матеріалы для географіи и статистики Россіи, Казанская губернія». Стр. 404.

тевь не разрѣшаетъ этихъ вопросовъ, и подь руками не имѣлъ никакихъ средствъ разрѣшить ихъ. Высказанное имъ имѣніе объ уменьшеніи размѣровъ казанской торговли принадлежитъ къ числу голословныхъ и ничѣмъ не доказанныхъ мнѣній. Между тѣмъ оно съ радостью было подхвачено всѣми защитниками сѣвернаго на- правленія урало-сибирской желѣзной дороги. Если торговое значеніе Перми, равно какъ Елабуги и Саранула, съ развитіемъ пароходства дѣйствительно увеличилось, то увеличилось оно нисколько не въ ущербъ Казани. Этого не хотѣли понять и усвоить себѣ ратующіе за Пермь. Чѣмъ доказать, что товары съ нижегородской ярмарки для Сибири избираютъ Пермь своимъ складочнымъ пунктомъ? Напр. изв. товары, идущіе съ нижегородской ярмарки на ирбитскую, постоянно шли туда прямо, не останавливаясь въ Перми, и никогда не выбирали этого города своимъ складочнымъ пунктомъ. Пермскіе пароходы служили до сихъ поръ единственною связью между этими товарами и Пермью. Повторяемъ, складочнымъ пунктомъ, для товаровъ, идущихъ изъ европейской Россіи въ Сибирь, Пермь никогда не была. Пермь есть только промежуточный пунктъ, для этихъ товаровъ. Но такимъ пунктомъ современемъ можетъ быть Николо-Березовское. Торговое значеніе Перми ничтожно: по мнѣнію однихъ торговые обороты ея немного выше 1 милл., тогда какъ Казань имѣетъ торговыхъ оборотовъ на 40 милл. р. Если г. Любимовъ увеличилъ въ своей книгѣ торговлю города Перми до *non plus ultra*, то кто-же ему повѣритъ? Напр. канатовъ, на заводахъ Любимова, и Солодовникова, какъ показано въ книгѣ г. Любимова производится въ Перми на 50,000 р., а по свѣдѣніямъ, доставленнымъ имъ-же въ пермскій статистическій комитетъ, которыми мы пользовались, только на 12,200 р. Г- Колюнановъ принялъ разбираемое нами мнѣніе г. Лаптева о паденіи Казани и возвышеніи Перми и старался, не такъ какъ другіе, обставить его доказательствами. Это доказывается, говорить онъ, слѣдующими официальными данными о количествѣ главнѣйшихъ товаровъ, разгруженныхъ въ Казани и въ Перми, въ навигацію 1868 года:

Названіе товаровъ.	К а з а н ь .		П е р м ь .	
	Число пудовъ.	Цѣнность.	Число пудовъ.	Цѣнность.
Сахару	34,460.	308,424 р.	88,720.	701,984 р.
Табаку	41,914.	46,123	88,729.	226,668.
Бакалейнаго товара . .	45,065.	88,651.	69,301.	278,637.
Винъ виноградныхъ . .	9,384.	26,503.	23,713.	128,072.
Москательныхъ товаровъ	7,015.	19,430.	56,166.	233,720.
Сукна	1,405.	16,010.	12,377.	226,190.
Бумажныхъ товаровъ, бязи, дабы и плиту . .	5,082	125,343.	68,316.	1,351,642. *)

Эта таблица ровно ничего не доказываетъ для знающихъ дѣло людей. Она указываетъ только на жесточайшій промахъ со стороны г. Колюпанова.

Во-первыхъ, она невѣрна, наполнена ошибками: г. Колюпановъ не сумѣлъ сосчитать цифры привезенныхъ въ Казань товаровъ. Такъ невѣрно показана имъ цифра привезеннаго въ 1868 г. въ Казань бакалейнаго товара—45,065 пудовъ на 88,651 р., вмѣсто 45,070 пуд., на 88,671 р.; другая цифра москательныхъ товаровъ—7,015 пуд. на 19,430 р., вмѣсто 15,865 п. на 25,760 р., и третья цифра бумажныхъ товаровъ 5,082 п. на 125,343 р., вмѣсто 10,507 п. на 283,322 р. Затрудненіе сосчитать эти цифры заключалось въ томъ, что въ единственномъ имѣющемся официальномъ документѣ, которымъ долженъ былъ пользоваться г. Колюпановъ (книга на записку разгружившихся судовъ и ежедневныхъ свѣдѣній по 6 дистанціи 1 отд. VI округа, на 1868 г., прошнурованная и скрѣпленная печатью правленія, за подписью начальника VI округа генераль-майора Ф. Генне и начальника отдѣленія г. Витовскаго) цифра разгруженныхъ това-

*) «Экон. знач. сѣв. напр. уральской линіи», Колюпанова. Стр. 43.

ровъ въ Казани не находится въ одномъ мѣстѣ и въ полномъ составѣ, но состоитъ изъ трехъ, помѣщенныхъ въ разныхъ мѣстахъ, цифръ: а) товаровъ, разгруженныхъ на пристани казанской, б) на пристани усть-казанской, на р. Волгѣ и в) на пристани бакалдинской, потому что казанская пристань, подобно тому, какъ и рибинская, состоитъ изъ нѣсколькихъ частей. Г. Колюпановъ не съумѣлъ сложить цифръ, разбросанныхъ въ книгѣ *).

Точно также невѣрны показанныя г. Колюпановымъ для Перми цифры цѣнности москательныхъ товаровъ (233,720) и сукна (226,190) привоза 1868. Первая должна быть исправлена, какъ мы удостоверились, просматривая документы, на 223,720 р., а вторая на 256,190 р. Эти послѣднія цифры имѣются въ полномъ своемъ составѣ и въ официальномъ документѣ, слѣд. просто списаны небрежно.

Во-вторыхъ, г. Колюпанову слѣдовало брать изъ тысячи цифръ, показывавшихъ сколько разныхъ товаровъ привезено было въ 1868 г. въ Казань, не отдѣльныя цифры по двумъ, тремъ разрядамъ товаровъ, какъ сдѣлалъ онъ, а общую сумму всѣхъ привезенныхъ товаровъ и общую сумму ихъ цѣнности, за цѣлый годъ. Тогда онъ увидѣлъ-бы, что такая общая сумма говоритъ за Казань и противъ Перми, т. е. совершенно противоположное тому, что онъ старался доказать. Мы увѣрены, что такое сравненіе про-

*) Чтобы насъ не упрекнули въ пристрастіи, въ несправедливости сужденія, приводимъ здѣсь самыя цифры, добытыя нами, во время нашего пребыванія въ Казани:

Привозъ въ Казань въ 1868.	На пристань казанскую.	На пристань усть-казанскую.	На пристань бакалдинскую.
Викалейнаго товара	1069 п., на сумму 3904 р.	75,069 п., на 29,718 р.	28,932 п., на сумму 55,049 р.
Москательныхъ товаровъ	1155 п., на сумму 3311 р.	6,030 п., на 16,485 р.	6,680 п., на сумму 5964 р.
Бумажныхъ товаровъ	3776 п., на сумму 106,336 р.	6731 п., на 176,986 р.	

пущено г. Колюпановымъ умышленно, потому что было не въ пользу Перми. Онъ не можетъ говорить, что такой общей суммы не читалъ, или не зналъ, потому что въ официальныхъ документахъ, которыми онъ пользовался, она находится на самомъ видномъ мѣстѣ. Вотъ каковъ этотъ общій итогъ:

Въ 1868 г. въ Перми разгрузилось 73 судна и 33 парохода; въ 1869 г.—110 судовъ и 60 пароходовъ.

Въ 1868 г. въ Казани разгрузилось 453 судна и пароходовъ; въ 1869—500 судовъ и пароходовъ.

Въ 1868 г. въ Перми разгрузилось всѣхъ товаровъ 940,120 пудовъ, на сумму 4,685,416 р.;

Въ 1869 г.—773,660 п., на сумму 3,701,333 р.

Въ 1868 г. въ Казани разгрузилось всѣхъ товаровъ 3,298,236 п., на сумму 3,512,821 р.

Въ 1869 г.—3,197,092, на сумму 3,757,812 р.

Я считаю эти цифры самымъ сильнымъ доказательствомъ противъ разбираемаго мнѣнія гг. Лаптева, Смышляева, Колюпанова и др.

Если-бы г. Колюпановъ не читалъ этихъ цифръ, то только на основаніи книгъ гг. Лаптева и Любимова, значеніе трудовъ которыхъ, а особенно г. Любимова («Записка къ проекту пермско-уральской желѣзной дороги»), онъ признаетъ, онъ могъ-бы придти къ совершенно сходному заключенію, къ какому приводятъ напечатанныя нами выше цифры. Оставаясь вѣрнымъ истинѣ, онъ могъ-бы составить нижеслѣдующую таблицу о количествѣ главнѣйшихъ товаровъ, разгруженныхъ въ Казани и въ Перми, на основаніи названныхъ двухъ источниковъ. Книгу г. Любимова, вышедшую только въ 1870 году, г. Колюпановъ читалъ въ рукописи, какъ это видно изъ выписокъ, приведенныхъ въ его собственномъ трудѣ, потому не можетъ сказать, что ею не пользовался, при составленіи своей брошюры о сибирской дорогѣ. Онъ увидѣлъ-бы тогда, что слѣдовало придти къ совершенно противоположному заключенію,

чѣмъ къ какому пришелъ онъ, доказывая второстепенную роль Казани, какъ промежуточнаго пункта, сравнительно съ Пермью.

Названіе товаровъ.	К а з а н ь (По г. Лаптеву).		Пермь (собств. гор.) (По г. Любимову).	
	Число пудовъ.	Цѣнность.	Число пудовъ.	Цѣнность.
Сахару	240,000 (437 стр.)	2,170,000 р. (402 стр.)	—	64,690 (стр. 46)
Табаку	— —	40,000 р. (только заграничнаго; стр. 437).	—	—
Бакалейнаго товара	— —	250,000 (437 стр.)	—	160,000 (ibid.)
Винъ виноградныхъ	— —	{ шампанскаго на 50,000 р. спб. портеръ 7,000 р. { Всего 200,000 р. (стр. 442)	—	38,000 (ibid.)
Москательныхъ тов.	— —	200,000. Изъ эстаго числа одной кубовой краски на 100,000 р. (стр. 442).	—	—
Сукна	— —	130,000 р. (стр. 445).	—	—
Бумажныхъ товаровъ, бязи, дабы и пяску	— —	400,000 р. (стр. 444).	—	870,000 р. (ibid)

Такимъ образомъ, по накладнымъ въ Казань, было привезено сахару на 300,000 р., а по изслѣдованію г. Лаптева слишкомъ на 2 милл. р. Поразительною является разность между двумя цифрами привоза въ Казань бакалейнаго товара—по накладнымъ и по изслѣдованію г. Лаптева,—на 88,000 р. и на 250,000 р. Виноградныхъ винъ привозится въ Казань, по официальнымъ даннымъ, на 26,000 р., а по изслѣдованію г. Лаптева на 200,000 р., въ томъ числѣ одного шампанскаго на 50,000 р. Суконъ привозится въ Казань, по официальнымъ даннымъ, на 16,000 р., а по свидѣтельству г. Лаптева на 130,000 р.; бумажныхъ това-

вывозъ, по первому источнику, на 125,000, а по второму, на 400,000 р. Почему, спрашивается, г. Колюпановъ не желалъ принять, на страницы своей книги, цифры г. Лаптева, которыя, согласимся устарѣлыя, но въ настоящее время должны быть только крупнѣе, слѣдовательно разница была-бы въ его пользу, а принявъ помѣщенныя выше цифры VI округа путей сообщенія? Неужели это произошло съ его стороны неумышленно? Согласимся теперь, что только первый рядъ цифръ, сообщенныхъ г. Колюпановымъ, не вѣренъ, другой-же, относящійся къ Перми, совершенно вѣренъ, что-же мы увидимъ? Изъ сравненія съ цифрами г. Лаптева мы увидимъ, что Казань, этотъ ничтожный, будто-бы, для торговли, городъ, получаетъ столько-же товаровъ, сколько ихъ идетъ не для одной Перми, а для всей пермской губерніи и даже для всей Сибири черезъ Пермь, по официальнымъ источникамъ. Казань, напр., получаетъ сахару, бакалейнаго товара, виноградныхъ винъ болѣе, чѣмъ Пермь, понимаемая въ этомъ обширномъ смыслѣ. Что-же касается до Перми собственно, то цифры привоза товаровъ въ Пермь, приведенныя Любимовымъ, если сравнить ихъ съ находящимися у г. Лаптева, относительно Казани, за исключеніемъ цифры бумажныхъ товаровъ, поражаютъ своимъ убожествомъ.

Мы не ограничиваемся такою провѣркою цифръ г. Колюпанова, относительно торговаго значенія Казани и Перми. Въ бытность нашу въ Казани (въ іюнѣ 1870) мы обратили особенное вниманіе на изученіе торговли этого города. Мы имѣли тогда случай достать экземпляръ записки, поданной казанскимъ купечествомъ его императорскому высочеству великому князю Константину Николаевичу, во время пребыванія послѣдняго въ Казани, о фабричной и заводской производительности, о ремеслахъ и торговыхъ оборотахъ этого города. Записка эта, составленная въ казанскомъ биржевомъ комитетѣ, съ участіемъ членовъ биржевого общества, напечатана была впоследствии въ № 52 «Каз. Биржевого Листка». Изъ сличенія новыхъ цифръ, находящихся въ этой запискѣ, о привозѣ въ Казань разнаго рода товаровъ, съ прежними, приведенными въ книгѣ г. Колюпанова, мы получимъ еще болѣе твердое убѣжденіе въ невѣрности послѣднихъ.

Привозъ въ Казань товаровъ.	По показаніямъ казанской биржи.		По свѣдѣніямъ, принятымъ г. Колупановымъ.	
	Число пудовъ.	Цѣнность.	Число пудовъ.	Цѣнность.
Сахару	300,000	2,400,000 р.	34,460	308,424 р.
Табаку	10,000	300,000 р.	41,314	46,123 р.
Бакалейныхъ товаровъ . (Фруктовыхъ и кондит.).	300,000	1,100,000 р.	45,065	88,615 р.
Винъ виноградныхъ . . .	60,000	400,000 р.	9,384	26,503 р.
Мануфактурныхъ тов. . .	65,000	3,000,000 р.	5,082	125,343 р.
Москательныхъ товаровъ.	170,000	2,000,000 р.	7,015	19,430 р.

Послѣ того, можно-ли будетъ согласиться съ заключеніемъ, что Нижній и Казань, какъ промежуточные пункты, сами по себѣ, не имѣютъ особеннаго значенія, для сибирской желѣзной дороги? На стр. 101 своей брошюры, г. Колупановъ пропечаталъ, что нижегородская брошюра дѣйствовала обманомъ преувеличенныхъ и искусственно подобранныхъ цифръ. Такой выводъ мы имѣемъ право съ большею основательностью отнести теперь къ самой брошюрѣ г. Колупанова.

Мы достаточно познакомились съ полемическими приѣмами и съ характеромъ сочиненія г. Колупанова. Мы разберемъ въ отдельной главѣ, о сибирскомъ транзитѣ, насколько справедливо его положеніе, что сибирскій транзитъ идетъ изъ главнаго своего сборнаго пункта, Екатеринбурга, на Пермь и предназначается, главнымъ образомъ, для петербургскаго порта. Мы ограничиваемся пока замѣткою, что какъ нижегородская ярмарка, Нижній и нижегородская губернія, такъ равно Казань и казанская губернія участвуютъ въ распредѣленіи сибирскаго транзита, притомъ въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ какъ обыкновенно предполагаютъ. Рѣшеніе вопроса о количествѣ и о направленіи сибирскаго

транзита потому уже важно, что каждая из спорящихъ сторонъ — защитники сѣвернаго и защитники южнаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги — считаетъ этотъ транзитъ за свой естественный грузъ. Но прежде всего мы скажемъ о нижегородской ярмаркѣ, въ связи съ проведеніемъ урало-сибирской желѣзной дороги. Сужденія защитниковъ сѣверной линіи объ этомъ вопросѣ показываютъ, прежде всего, незнакомство ихъ даже съ настоящимъ нижегородской ярмарки. Критическій разборъ, какъ этихъ, такъ и другихъ ихъ положеній, составить, какъ мы говорили уже, содержаніе большей части настоящаго нашего изслѣдованія.

III.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ЯРМАРКА, ПО ОТНОШЕНІЮ КЪ УРАЛО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

Вопросъ о проведеніи желѣзной дороги, на востокъ, отъ Нижняго, интересовалъ насъ болѣе потому, что мы видѣли въ защитѣ той или другой линіи желѣзной дороги — сѣверной или южной — пониманіе спорящими современнаго значенія нижегородской ярмарки, такъ какъ спорящіе прямо говорили о ея неминуемомъ паденіи, въ ближайшемъ будущемъ, и даже относились къ этому факту, какъ уже къ чему-то совершившемуся. Пониманіе торговыхъ отправленій нижегородской ярмарки, ея настоящій характеръ и значеніе всегда служили намъ предметомъ, съ которымъ мы постепенно знакомились, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, занимаясь изученіемъ ярмарки. Мы довольны были, что могли, при этомъ случаѣ, сравнить съ другими кругозоръ нашего собственнаго пониманія этого труднаго и, признаемся, для всѣхъ мало яснаго вопроса о будущности нижегородской ярмарки. Вопросъ о проведеніи сибирской желѣзной дороги коснулся именно этого пункта. Такъ одни говорили, что если какаѣ желѣзная дорога можетъ нанести ударъ нижегородской ярмаркѣ, то это именно нижегородско-сибирская, потому что тогда уже не будетъ въ Нижнемъ складочнаго мѣста, а всѣ товары будутъ проходить мимо. Ничего не можетъ быть ошибочнѣе этого мнѣнія. Развѣ что иибудь мѣшаетъ проходить

товарамъ и теперь мимо Нижняго? Въ Нижнемъ Волга не останавливается, она доходитъ до Твери, гдѣ имѣется желѣзная дорога, идущая вплоть до Финскаго залива, по которой могли-бы [дальше двигаться] товары, отправляемые въ Нижній. Такую-же услугу могла-бы сослужить и другая, вновь открытая, желѣзная дорога отъ Рыбинска до Бологое. По тремъ каналамъ, соединяющимъ Волгу съ Петербургомъ, по желѣзной дорогѣ отъ Нижняго до Москвы, товары, разгружаемые въ Нижнемъ и на нижегородской ярмаркѣ, могли-бы и въ настоящее время миновать Нижній. Что-же заставляетъ товары останавливаться на дорогѣ? Нельзя предполагать, что это дѣлается отъ усталости, послѣ утомительнаго слѣдованія. Неужели нижегородская ярмарка тѣмъ только и держится, что къ ней лежатъ съ востока пути окольные, безобразные, временные и варварскіе? Значить, устройте путь прямой, постоянный и правильный, и нижегородская ярмарка исчезнетъ? Ей, значить, нужно, чтобы барки разбивались въ Чусовой, какъ они разбиваются объ ея кривые берега ежегодно? Ей нужно, чтобы товары изъ Сибири шли полтора года изгибами, гужами, извозами, бечевниками, по сугробамъ, по перекатамъ, съ нагрузками, разгрузками и перегрузками? Нижегородская ярмарка живетъ только страданіями русской торговли? Уврачуйте эти страданія — и Нижній опустѣетъ? Мы держимся мнѣнія совершенно противоположнаго. Мы думаемъ, что правильныя сообщенія къ Нижнему удесятерять значеніе города и дѣятельность его ярмарки.

Другіе говорили, что, по примѣру западной Европы, съ проведеніемъ желѣзной дороги на востокъ, ярмарка въ Нижнемъ падетъ. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на города, чрезъ которые онѣ проходятъ, говорили, вездѣ бывало одинаково. Съ проложеніемъ желѣзныхъ дорогъ, города не развиваются, но падаютъ, причѣмъ растетъ общее благосостояніе цѣлыхъ районовъ, и это естественно. Въ прежнія времена жизнь сосредоточивалась въ немногихъ пунктахъ, вслѣдствіе недостатка, затруднительности или медленности сообщеній. Желѣзныя дороги, имѣющія цѣлю уничтоженіе этихъ неудобствъ, разносятъ промышленность и торговлю изъ прежнихъ немногихъ центровъ въ множество второстепенныхъ пунктовъ. Съ

этимъ можно было-бы согласиться, если-бы не встрѣчалось здѣсь исключеній. Исключеніе останется за немногими пунктами, въ которыхъ или завязаны узлы изъ множества дорогъ, или сливаются нѣсколько судоходныхъ рѣкъ, со всѣхъ сторонъ вливающихъ жизнь въ эти главные центры желѣзно-дорожныхъ сѣтей, или находится удобная морская пристань. Таковы Берлинъ, Парижъ, Лондонъ, Ливерпуль, Москва и Нижній-Новгородъ. Нижегородская ярмарка обязана своимъ существованіемъ не огромнымъ разстояніямъ отъ Москвы и Петербурга до тѣхъ пунктовъ, которые нуждаются въ покупкѣ отпускаемыхъ столицами предметовъ и въ продажѣ своихъ собственныхъ произведеній, не одной только медленности ружевыхъ и водяныхъ сообщений, какъ провозглашали защитники сѣверной линіи урало-сибирской желѣзной дороги, а другимъ, болѣе важнымъ причинамъ. Если Европа нашла существованіе лейпцигской ярмарки необходимымъ, то при громадности русской имперіи существованіе коммерческаго центра, соединяющаго важнѣйшія въ государствѣ желѣзно-дорожныя сообщенія и водяныя пути, останется навсегда не менѣе необходимымъ. И теперь товары не остались-бы ни минутой въ Нижнемъ, если-бы они только знали куда направиться. Обстоятельство, что они терпѣли дорогой бѣдствія, крушенія и проволоочки, ничего тутъ незначить. Они прибыли отыскивать сбытъ, зная, что на ярмарку съѣзжаются со всѣхъ сторонъ покупщики. Можетъ-ли каждая фабрика работать для обеспеченныхъ заказовъ? Можетъ-ли каждый фабрикантъ держать въ своей конторѣ все-россійскую и даже всемірную биржу? Можно-ли точно знать въ Иркутскѣ, что потребуется въ Одессѣ? Можно-ли знать въ Шуѣ, какъ состязаться съ Манчестеромъ? Словомъ, нуженъ-ли для русскаго государства все-россійскій и всемірный рынокъ, вотъ гдѣ сущность вопроса. Если не нуженъ, то русская торговля, по громадности края, будетъ хаосомъ. Если нуженъ, то дайте этому рынку сообщенія возможныя и возведите русскую торговлю на степень, указанную просвѣщеніемъ. Тогда выкажетъ она только свою силу и богатства. Вотъ какіе задатки имѣетъ нижегородская ярмарка, для того, чтобы, съ проведеніемъ отъ нея дороги до Казани и далѣе, на востокъ, она не только не утратила своего прежняго

значенія, но еще болѣе усилилась. Къ тому-же самый Нижній-Новгородъ, помимо ярмарочнаго времени, въ торговомъ отношеніи, вовсе не мертвый городъ. Защитникамъ сѣверной линіи желѣзной урало-сибирской дороги оставалось неизвѣстнымъ, что въ Москву изъ Нижняго отправляется 360,000 пудовъ желѣза, а 736,000 пудовъ остается въ самомъ Нижнемъ. Имъ было неизвѣстно также, когда они называли Нижній мертвымъ городомъ, что въ Нижній привозится до 7 милл. пуд. хлѣба, изъ числа котораго 1,900,000 потребляется тутъ-же, около Нижняго-Новгорода, въ окрестностяхъ, что въ Нижній свозится соль для цѣлаго района. Такой пунктъ нельзя не назвать торговымъ. Имъ было неизвѣстно, что Нижній-Новгородъ сильно растетъ, сильнѣе Саратова, Самары, а особенно Ярославля и ихъ безхлѣбной Костромы. Защитники сѣверной дороги увѣряли совершенно понапрасно, что Нижній, самъ по себѣ не производитель и не потребитель, что въ этомъ отношеніи онъ не выходитъ изъ ряда обыкновенныхъ губернскихъ городовъ, но такое увѣреніе доказывало съ ихъ стороны не болѣе, какъ одно отсутствіе знаній. «Надо уважать существующія, исторически сложившіяся промышленныя и торговыя связи Россіи съ Сибирью», говоритъ Н. Н. Обручевъ, въ засѣданіи географическаго общества 28 января 1870 г., «а кто-же станетъ отвергать, что эти связи, преимущественно, сосредоточиваются въ Нижнемъ-Новгородѣ. Господа, эти связи—громадный капиталъ, выработанный всею нашею исторіею, всею жизнью нашего народа. Отказаться отъ Нижняго-Новгорода, значило-бы бросить этотъ капиталъ, потерять даромъ орудіе вѣковой экономической работы. Нельзя обходить Нижняго-Новгорода; такъ или иначе къ нему должна примкнуть дорога». Нижній былъ и будетъ не станціей желѣзной дороги, а важнѣйшимъ коммерческимъ пунктомъ, подобно Москвѣ, Берлину, Ливерпулю и другимъ городамъ. Нижегородскую ярмарку привыкли еще сравнивать съ лейпцигской, но это сравненіе совершенный вздоръ,—нижегородскую ярмарку должно сравнивать, по коммерческимъ оборотамъ, съ Ливерпулемъ и Лондономъ, а не съ ничтожнымъ Лейпцигомъ.

Итакъ стоять-ли нижегородская ярмарка, въ настоящемъ

своемъ положеніи того, чтобы объ ней подумали, когда рѣчь идетъ о проведеніи желѣзной дороги на востокъ, въ Сибирь? Или предпочесть ей Кострому, которая ничего вокругъ себя не сосредоточиваетъ, кромѣ болотистыхъ, лѣсныхъ, безхлѣбныхъ и безцѣнныхъ мѣстностей? На этотъ вопросъ существуетъ два отвѣта. Въ настоящемъ своемъ видѣ, при полутораста милліонахъ своего оборота, какъ первенствующій, кромѣ нашихъ столицъ, торговый пунктъ промышленной средней полосы нашей Россіи, разумѣется стоять, стоитъ безусловно—одинъ отвѣтъ; но, чтобы дать другой, отрицательный, защитники сѣвернаго направленія сибирской желѣзной дороги начинаютъ разбирать не настоящее, а будущее нижегородской ярмарки, которая, по ихъ мнѣнію, должна неминуемо пасть. Если нижегородская ярмарка падетъ въ ближайшемъ будущемъ, то не стоитъ вести дорогу въ Сибирь отъ Нижняго, говорятъ они. Нѣтъ ничего труднѣе, какъ говорить о будущемъ, такъ какъ не всегда предположенія наши на этотъ счетъ бывають вѣрны. Ежели народная жизнь устроила себѣ извѣстный пунктъ для сбыта и покупки товаровъ, если это «насиженное мѣсто» для торговли, этотъ рынокъ уже имѣется, и къ нему послѣ долгаго времени уже привыкли, должно-ли не обращать уже на него болѣе никакого вниманія, только ради сказаннаго предположенія, достовѣрность котораго можетъ быть оспариваема? «Коммерческій расчетъ, справедливо говорить г. Богдановичъ, принимаетъ въ основу не надежды, а дѣйствительность, не обѣщанія, а настоящія цифры. Онъ конечно не удаляется отъ условій дальнѣйшей выгоды всякаго новаго дѣла, но прежде всего, приступая къ новому дѣлу, принимаетъ въ соображеніе не будущее, а настоящее». Если мы возьмемъ, напр., во вниманіе возможное будущее той мѣстности, чрезъ которую проводится сѣверная линія сибирской желѣзной дороги и сравнимъ его съ будущимъ другой мѣстности, чрезъ которую проводится южная линія, то сравненіе будетъ не въ пользу перваго. Будетъ-ли такое сравненіе принято за доказательство не въ пользу сѣвернаго направленія дороги? Нижегородская ярмарка, говорятъ, падетъ въ ближайшемъ будущемъ. Но на чемъ основывается подобное предположеніе? Нижегородская ярмарка есть рядъ ежегодныхъ періодически-

возобновляющихся торговых отправок средней промышленной полосы России, продукт современного экономического положения нашего государства, результат прошедшей истории нашей торговли, а не что-нибудь, совершающееся только по чужому приказанию. Если она существует, значитъ въ настоящее время въ ней есть потребность. Если-же въ будущемъ она будетъ существовать въ видѣ постоянного склада известнаго рода товаровъ, какъ можно утвердительно сказать, это не значитъ, что она уничтожится. Такой пунктъ, какъ нижегородская ярмарка, будетъ всегда необходимъ, для торговых отправокъ большого государства, какую-бы форму онъ ни принялъ. Я незнаю, почему еще до сихъ поръ огромный нижегородскій рынокъ называютъ ярмаркой—такихъ ярмарокъ нигдѣ никогда не бывало. Внешнія формы ярмарки—флаги, сроки, особое ярмарочное управленіе, торговля безъ платы за право торговать, разныя увеселенія и т. п. здѣсь ничего не значать. Москва есть тоже постоянная, цѣлый годъ продолжающаяся ярмарка. Ливерпуль—тоже своего рода нижегородская ярмарка, только покрупнѣе ея. Тѣ торговыя отправленія, которыя принадлежатъ, напр., Ливерпулю, имѣющему въ годъ болѣе 400 милліоновъ рублей оборота, очень схожи съ оборотами нижегородской ярмарки. Ливерпуль получаетъ американскій хлопокъ, индиго, сахаръ и другіе колониальные товары изъ Вестъ-Индіи и другихъ мѣстъ, и изъ своихъ складовъ разсылаетъ эти товары по всѣмъ концамъ европейскаго континента. Когда-бы вы ни прибыли въ Ливерпуль, вы всегда можете найти здѣсь, для покупки, значительныя партіи нью-орлеанскаго хлопка. Нижегородская ярмарка получаетъ бухарскій, кавказскій и персидскій хлопокъ, марену, кизлярскія вина, рыбу, желѣзо, чай и тоже разсылаетъ эти товары по всей средней полосѣ России. Кто не согласится, что необходимъ пунктъ, для экономической жизни государства и народа, какъ Нижній, въ которомъ въ известное время можно было-бы все это пріобрѣтать? Рыбинскъ есть тоже нижегородская ярмарка, для хлѣбныхъ грузовъ. На Москву здѣсь нечего ссылаться, говоря, что Москва поглотитъ ярмарку; скорѣе послѣдняя, въ ближайшемъ будущемъ, сдѣлается второй Москвой. Дѣло въ томъ, что для такого обширнаго и

многояюдного государства, какова Россія, мало одной Москвы, въ смыслѣ первенствующаго торговаго пункта. Харьковъ тоже, въ ближайшемъ будущемъ, сравнится, въ этомъ отношеніи, съ Москвой. Промышленное производство ищетъ новыхъ рынковъ, англичане даже завоевываютъ ихъ; чѣмъ болѣе рынковъ, тѣмъ сильнѣе можетъ развиваться фабричное и заводское дѣло и самое сельское хозяйство; москвичи, владѣя уже московскимъ рынкомъ, неужели не пожелаютъ еще другого, нижегородскаго? Нижній, въ настоящее время, подъ видомъ своей ярмарки, является, какъ для нихъ, такъ и для всѣхъ фабрикантовъ, такимъ рынкомъ, давно устроившимся, своеобразнымъ и богатымъ. Мы понимаемъ, что Ирбитъ и Тюмень, въ своихъ торговыхъ оборотахъ, росли на счетъ нижегородской ярмарки, но это обособленіе дальнихъ торговыхъ пунктовъ, бывшихъ прежде въ большой зависимости отъ нея, не умалило ея значенія и оборотовъ. Ирбитъ, напр., оттянула отъ Нижняго главную торговлю невывѣданными мѣхами, но пушной товаръ, не только въ вывѣданномъ, но и въ сыромъ видѣ, все еще составляетъ важный предметъ торговли на нижегородской ярмаркѣ. Ивановскій фабрикантъ ситца имѣетъ постоянный складъ своего товара въ Москвѣ, но также имѣетъ, въ настоящее время, торговый дѣла на нижегородской ярмаркѣ, гдѣ онъ находитъ новыхъ покупателей, для своего товара, а въ будущемъ, по всей вѣроятности, будетъ имѣть на ней постоянный складъ своего товара. Вся промышленная полоса средней Россіи, т. е. губерніи: владимірская, московская, казанская, костромская, ярославская, тверская, тульская, калужская крѣпко держатся за нижегородскую ярмарку, находясь, въ тоже время, въ постоянныхъ торговыхъ сношеніяхъ съ Москвой. Надобно понять, что есть особенный рядъ торговыхъ отправленій, обусловливаемый ежегоднымъ срочнымъ свиданіемъ торговыхъ людей, который разрѣшается нижегородской ярмаркой. Этому помогаетъ огромное стеченіе народа, собирающагося сюда, преимущественно, по торговымъ дѣламъ. Авансы подъ товары, закупающіе банковыя операціи, кредитъ, разнѣн счетовъ и фактуръ, покупка товара, записаннаго въ накладныхъ, но еще не прибывшаго къ мѣсту, платежи, заканчивающіе коммерческій годъ, заказы,

громное количество покупателей— все это придает движение и смысл громадному количеству торговых сделок в Нижнем и пускает в оборот новые капиталы. И теперь редко кто из крупных купцов, приезжающих на нижегородскую ярмарку, не побывает ежегодно, по своим делам, лично в Москвѣ и даже не одинъ разъ, но у каждаго изъ нихъ имѣются такія торговыя дела, которыя находятъ себѣ исполненіе только здѣсь, въ Нижнемъ. Если мы будемъ знать, какимъ потребностямъ государства и народа отвѣчаетъ нижегородская ярмарка, если изучимъ ея связи, со всѣмъ строемъ нашей экономической жизни, то нисколько не задумаемся сказать, что будущность ея упрочена уже навсегда, хотя вышнія формы ея торговой жизни могутъ и должны будутъ измѣняться. Кто торгуетъ желѣзомъ, чаемъ, хлопкомъ, мареной, кизлярскимъ виномъ, персидскими товарами, мѣхами, кожами и многими другими товарами, тотъ всегда будетъ приезжать, за этими товарами или съ ними, въ Нижній. Желѣзо, напр., кромѣ нижегородскихъ складовъ, съ такою выгодною не можетъ лежать нигдѣ въ другомъ мѣстѣ Россіи. Рыба, въ парходныхъ баржахъ, можетъ стоять только на такой большой рѣкѣ, какъ Ока, — извѣстно, что астраханская рыба не выгружается изъ баржъ, во время нижегородской ярмарки. Если саратовская и царицынская линіи желѣзныхъ дорогъ непремѣнно уменьшатъ, въ ближайшемъ будущемъ, обороты нижегородской ярмарки, то увеличеніе народонаселенія и прогрессивныя успѣхи нашей экономической жизни придадутъ, въ замѣнъ того, новыя силы ярмаркѣ. Съ устройствомъ московской желѣзной дороги, подошедшей къ самымъ ярмарочнымъ рядамъ, торговые обороты ярмарки не уменьшились, но значительно увеличились. Число торговых помѣщеній на ярмаркѣ увеличилось. Доходъ казны, отъ раздачи въ насѣ ярмарочныхъ помѣщеній, возросъ на 10⁰/₀ и дошелъ до 200,000 р. Купцами разныхъ городовъ имперіи выстроено, на ярмарочной землѣ, множество каменныхъ зданій, на сумму до 4 милл. рублей сер. Пространство, занятое подъ торговыми помѣщеніями всякаго рода, увеличилось на 8⁰/₀. Не паденія ярмарки должно ожидать въ будущемъ, по того, что она перестанетъ быть временнымъ торгомъ и сдѣлается огромнымъ, внутрен-

нимъ сборнымъ мѣстомъ товаровъ русскихъ и азіятскихъ, гдѣ торговля будетъ продолжаться, если не цѣлый годъ, то во все время навигаціи. Не въ томъ, главнымъ образомъ, заключается перемѣна въ строѣ ярмарочной жизни, сравнительно съ прошлымъ, что пріѣзжіе купцы не живутъ, какъ водилось прежде, въ продолженіи всей ярмарки въ Нижнемъ, но пріѣзжаютъ сюда по нѣсколько разъ, на извѣстное число дней, а въ томъ, что торговля на ярмаркѣ демократизируется, т. е. доступъ къ торговымъ операціямъ приходится и на долю самыхъ мелкихъ торговцевъ и притомъ больше, чѣмъ какъ было прежде. Вотъ какъ объ этомъ говоритъ г. Безобразовъ: «Это явленіе принадлежитъ именно къ такому кругу операцій, въ которыхъ мы видимъ важнѣйшую роль ярмарки, и поэтому оно заслуживаетъ особеннаго вниманія. Мы говоримъ о сильномъ возростаніи среднихъ и мелкихъ торговцевъ-покупателей, при неувеличивающемся или даже сокращающемся числѣ крупныхъ гуртовщиковъ. Количество пріѣзжихъ на ярмарку городовыхъ купцовъ средней руки, ведущихъ розничный торгъ, вмѣстѣ съ мѣстнымъ оптовымъ, а также и мелочниковъ, занимающихся только розничною и лавочною торговлей, чрезвычайно возросло въ послѣднее время и постоянно возрастаетъ. Въ особенности, кажется, падаетъ дѣятельность первостатейныхъ мѣстныхъ гуртовщиковъ, которые, въ прежнее время, получая на ярмаркѣ запасы всякихъ товаровъ мѣстнаго потребленія, снабжали ими мѣстныхъ розничныхъ торговцевъ цѣлаго края: теперь послѣдніе стали сами ѣздить на ярмарку» *).

Москва, съ нашей точки зрѣнія, какъ рынокъ, какъ первенствующій торговый центръ средней Россіи, есть постоянная нижегородская ярмарка. Почему Москва ничего не проиграла, а напротивъ, выиграла, когда проведена была желѣзная дорога на востокъ, а нижегородская ярмарка, какъ увѣряетъ г. Колюпановъ, непременно проиграетъ отъ желѣзной дороги на востокъ? Только тѣ изъ малороссійскихъ ярмарокъ начали падать, съ открытіемъ южной сѣти желѣзныхъ дорогъ, которыя имѣли характеръ обыкновен-

*) «Очерки нижегородской ярмарки», В. П. Безобразова. Москва. 1865 г.

венных ярмарокъ, а Харьковъ, напр., имѣвшій болѣе характеръ постоянного склада, еще болѣе увеличилъ свои обороты. Съ проведеніемъ московско-нижегородской желѣзной дороги, обороты на нижегородской ярмаркѣ постоянно увеличиваются отъ 100 до 149 милліоновъ. Намъ увѣряютъ, что это очень естественно, ибо до сихъ поръ Нижній составляетъ крайній пунктъ восточной сѣти и къ нему съ увеличеніемъ передвиженія и развитіемъ потребностей, внутри государства, притягивается все большее и большее число лицъ, но каждый аршинъ восточныхъ дорогъ будетъ убавлять нѣсколько рублей изъ оборотовъ нижегородской ярмарки» *).

Это послѣднее, по нашему мнѣнію, невѣрно. Желѣзная дорога, на востокъ отъ Нижняго, имѣетъ такое-же экономическое значеніе, какъ развитіе пароходства на Волгѣ; и то и другое имѣетъ для хода промышленныхъ и торговыхъ дѣлъ совершенно одинаковой смыслъ. Почему-же, спрашивается, развитіе волжскаго пароходства не уронило значенія нижегородской ярмарки? Потому, почему и Рыбинскъ, главный складъ хлѣба лѣтомъ, тоже своего рода нижегородская ярмарка, только выигралъ отъ развитія пароходства и еще болѣе выиграетъ отъ желѣзной дороги на Бологое. Мы указали, въ общихъ чертахъ, на роль нижегородской ярмарки, въ экономической жизни нашего государства, въ этой роли и заключается государственное значеніе южной дороги въ Сибирь; потому совершенно ошибочно утверждаютъ, будто проведеніе желѣзной дороги на Казань было-бы въ ущербъ общегосударственнымъ соображеніямъ. Государственныя соображенія должны содѣйствовать развитію установившихся, естественнымъ образомъ, торговыхъ отношеній, а не дѣлать вреда послѣднимъ. Къ чему видѣть необходимость этихъ соображеній только на поприщѣ военномъ и говорить, что никакихъ стратегическихъ пунктовъ южная дорога не соединяетъ? Нижегородская ярмарка ведетъ, напр., дѣла съ отдаленнымъ востокомъ, съ Бухарой, Хивой, Ташкендомъ, Коканомъ. Какъ важны эти торговыя дѣла видно изъ того, что въ послѣд-

*) «Экон. знач. сѣв. направленія уральской линіи», Н. П. Колопанова. Спб. 1869 г. Стр. 35.

нее время общій оборотъ нашей торговли съ Среднею Азіею болѣе чѣмъ утронился, не смотря на пудобныя сообщенія и на постоянныя препятствія со стороны военныхъ дѣйствій. Развѣ желѣзная дорога отъ Нижняго на востокъ будетъ во вредъ ярмаркѣ, если сдѣлаетъ болѣе удобнымъ передвиженіе сюда большинства товаровъ изъ отдаленнаго востока, сократитъ время ихъ доставки и дастъ болѣе быстрое движеніе капиталамъ? Мы скажемъ ниже, почему нижегородская ярмарка будетъ служить главнымъ мѣстомъ для торговли съ востокомъ. По дорогѣ изъ Казани въ Нижний идутъ произведенія Сибири, Урала, уфимской и частью пермской губерній, предназначенныя на нижегородскую ярмарку и далѣе Нижняго, потомъ товары, направляемые изъ Москвы и Нижняго въ Сибирь, въ среднюю Азію и на 14 ярмарокъ сѣверо-восточной половины Россіи (ирбитскую, мензелинскую и др.), далѣе хлѣбные грузы и мѣстные сельскія и промышленныя произведенія; развѣ болѣе удобная доставка этихъ товаровъ можетъ быть во вредъ нижегородской ярмаркѣ? Развѣ настоящее положеніе путей сообщенія съ этими краями, особенно зимою, будетъ выгоднѣе? Деньги и время, которыя идутъ теперь понапрасно на эту доставку, употребленныя на другія экономическія предіриятія, будто не принесутъ пользы экономическому строю жизни государства и не увеличатъ его богатствъ и капиталовъ? Что же содѣйствуетъ этой цѣли увеличенію капитала государства — развѣ можетъ быть названо незаслуживающимъ государственныхъ соображеній? Мы думаемъ, напротивъ, что каждый аршинъ восточныхъ дорогъ будетъ прибавлять нѣсколько рублей къ оборотамъ нижегородской ярмарки. Саратовская и царицынская желѣзныя дороги, говоря, отдалять отъ Нижняго все Низовье Волги, получающее прямой путь сообщенія съ Москвою. Здѣсь, разумѣется, сколько понимаемъ мы, во 1-хъ, торговля астраханской рыбой. Но рыбой, которая идетъ изъ Астрахани въ Нижний, доводятся не одна Москва, но и поволжскія губерніи, которыя всегда будутъ получать ее черезъ Нижний. Желѣзная дорога отъ Саратова и Царицына распространитъ астраханскую рыбу въ южныхъ нашихъ губерніяхъ, которыя или вовсе не входятъ въ составъ ярмарочной нижегородской территоріи и находятся внѣ ярмарочнаго

влиянія или, какъ Орель, напр., имѣютъ и теперь прямая сноше-
 ния съ Саратовомъ по закупкѣ рыбы *). Не слѣдуетъ также за-
 бывать, что главные скупщики астраханской рыбы — нижегородскіе,
 именно горбатовскіе купцы Солинъ, Орѣховъ, Смолинъ и др. съ-
 умѣютъ закрѣпить сколько возможно болѣе торговыхъ оборотовъ рыбой
 за Нижнимъ. И теперь рыбій жиръ идетъ, главнымъ образомъ,
 изъ Астрахани въ Таганрогъ, игра въ значительномъ количествѣ
 тоже закупается Сафировымъ и Вальяновымъ, для Таганрога,
 вязига и рыбій клей, въ большихъ размѣрахъ, отправляются армя-
 ниномъ Волобоновымъ въ Нахичевань, а оттуда за-границу. Обо-
 роты нижегородской ярмарки, по рыбной торговлѣ, послѣ окончанія
 дороги отъ Царицына и Саратова къ Москвѣ, если и уменьшатся,
 то это уменьшеніе будетъ незначительно. Постоянное увеличеніе
 народонаселенія парализируетъ много въ этомъ случаѣ. Далѣе го-
 воря, что саратовская и царицынская желѣзныя дороги отдаляютъ
 отъ Нижняго все Низовье Волги, разумѣютъ, конечно, унадокъ на
 нижегородской ярмаркѣ торговли кизлярскимъ виномъ. Но черезъ
 Нижний всегда будетъ происходить продажа кизлярскаго вина въ
 Сибирь. Мы могли-бы перечислить и другія отрасли нижегородской
 ярмарочной торговли, имѣющія связь съ Низовьемъ Волги, если-бы
 не видѣли въ этомъ возраженіи г. Коллюпанова не болѣе, какъ
 нѣкій ловкій оборотъ на словесномъ турнирѣ. Сибирская дорога,
 говорить онъ, даже если-бы она примыкала къ Нижнему, перене-
 еетъ ярмарочный пунктъ гораздо дальше и ближе къ сибирскому
 концу желѣзной дороги **). Это тоже вѣроятно, отвѣчаемъ мы, по-
 тому что на этой дорогѣ нѣтъ ни одного пункта, гдѣ сливались-бы
 двѣ большія рѣки, какъ въ Нижнемъ, гдѣ было-бы такое спод-
 ручное сообщеніе, и естественное и искусственное, и гдѣ были-бы
 тѣ удобства для торговли, которыя имѣются на нижегородской
 ярмаркѣ. Намъ удивило также, почему г. Коллюпановъ называетъ

*) Доставка рыбы идетъ изъ Саратова въ Орель, на Тамбовъ, и стоитъ 90 к. с.
 Объ этомъ я говорилъ въ статьѣ моей: «Объ отношеніи Кіева, Курска, Орла, Тулы и
 Рязани къ нижегородской ярмаркѣ», помѣщенной въ 3-мъ томѣ «Нижегородскаго
 Сборника».

***) «Экон. знач. сѣв. направленія уральской линии». Стр. 36.

отжившимъ транзитное значеніе Нижняго? Неужели полгораста милліоновъ ярмарочнаго оборота указываютъ на паденіе, на отсутствіе жизни ярмарки? Одинаково будетъ справедливымъ признать за Москвою и за Нижнимъ естественное, а не искусственное торговое значеніе. Москва есть торговый центръ, благодаря искусственнымъ путямъ сообщенія, нижегородская ярмарка тоже первенствующій торговый пунктъ, благодаря естественнымъ путямъ сообщенія — Ока и Волга. Кругъ торговыхъ оборотовъ Москвы, не смотря на близость ея къ Нижнему, можетъ быть различенъ отъ круга торговыхъ оборотовъ послѣдняго. Почему въ такомъ обширномъ государствѣ, какова Россія, хотять ограничиться, въ дѣлахъ внутренней торговли, одною Москвою? Москва имѣетъ торговое значеніе для внутренней Россіи, нижегородская ярмарка служитъ мѣновымъ рынкомъ между Европой и Азіей. Этотъ взглядъ вполне согласенъ и съ историческимъ происхожденіемъ ярмарки, которая, начиная со времени болгарскаго царства, всегда служила посредницей между народами востока и запада: едва-ли найдется другой пунктъ, гдѣ-бы происходила столь значительная встрѣча азіятцевъ съ европейцами, для коммерческихъ цѣлей. Въ 1869 г. на нижегородской ярмаркѣ были даже китайцы. Ирбитская ярмарка усиливалась на счетъ оборотовъ собственно азіятской торговли нижегородской ярмарки, но послѣдняя не уменьшила своихъ размѣровъ въ этой торговлѣ. Прямо въ Москву изъ Китая доставляется въ теченіи года не меньше количества чая, чѣмъ въ Нижній, но цѣна на чай можетъ устанавливаться на всю Россію только въ Нижнемъ—это всемъ извѣстно. «Какой средне-азіятскій купецъ поѣдетъ въ Нижній, говорить г. Колюпановъ, когда англичане могутъ наводнить своими товарами средне-азіятскіе рынки на самыхъ мѣстахъ?» Но средне-азіятскій купецъ, не смотря на это, ѣздитъ и будетъ ѣздить въ Нижній, по той простой причинѣ, что ему удобно, не только покупать, но и продавать свой собственный. Онъ ищетъ также рынка и новыхъ покупателей. Если-бы онъ могъ купить англійскій ситецъ въ англійскомъ магазинѣ въ Бухарѣ, онъ и тогда поѣхалъ-бы въ Нижній, продавать свой кишмишъ, караганъ, аганъ, каракуль, данадаръ, каракульчи, бахту, бязъ, лапись-ла-

зури и проч. Намъ извѣстно, что съ тѣхъ поръ, какъ наши границы стали болѣе и болѣе отодвигаться въ глубину Азіи и мы стали твердою пятою на торговыхъ путяхъ, идущихъ оттуда въ Европу, возникли мѣновыя пункты: Ирбитъ, Тюмень, Семипалатинскъ, Оренбургъ, Чугучакъ и Бульджа, но значеніе азіятской торговли на нижегородской ярмаркѣ нисколько ни умалилось. Мы относимся къ этому факту, какъ къ прошедшему, а не какъ къ будущему. Напротивъ, въ торговлѣ съ бухарцами и другими средне-азіятскими народами центръ ихъ торговыхъ сношеній, согласно съ исторіей и въ противорѣчіе г. Колюпанову, не отодвигается на востокъ, а подвигается на западъ. До тридцатыхъ годовъ бухарцы и хивинцы никогда не бывали на ярмаркѣ. Тогда они ѣздили, съ своими караванами, только до Оренбурга или Троицка; здѣсь на мѣновыхъ дворахъ, они промѣнивали пушной товаръ, ткани и частью хлопковъ нашимъ купцамъ, которые сами отправляли такимъ образомъ русскія произведенія въ среднюю Азію. Эти русскіе купцы закупали нужные для Бухары, Хивы и Кокана русскіе товары на нижегородской ярмаркѣ и на ней-же продавали то, что привозилось караванами въ Оренбургъ и Троицкъ. Наконецъ г. Колюпановъ долженъ знать, что наше правительство, подъ видомъ наказанія и дисциплинарнаго взысканія, запрещало не разъ бухарцамъ и другимъ средне-азіятскимъ народамъ пріѣзжать на нижегородскую ярмарку, и что такое запрещеніе служило также не разъ лучшей дисциплинарной мѣрой, для этихъ необразованныхъ народовъ. Кто-же не согласится съ тѣмъ, что ближайшій къ средне-азіатскому рынку мѣновой пунктъ не есть въ тоже время самый выгодный, вопреки, слѣдовательно, другому убѣжденію г. Колюпанова, что чѣмъ ближе мѣновой пунктъ подвинется къ азіятскимъ владѣніямъ, тѣмъ прочнѣе и надежнѣе установится обмѣнъ *). Сказаннаго достаточно, чтобы взглядъ нашъ выяснился какъ слѣдуетъ. Проведеніе желѣзной дороги на востокъ, минуя ярмарку въ Нижнемъ, дало намъ поводъ сказать о значеніи ярмарки для этой дороги. Если желѣзная дорога минуетъ Нижній-Новгородъ, ярмарка отъ этаго много потерпитъ и уронъ, нанесенный ей, отзовется чувствительно и со вредомъ на нашей внутренней торговлѣ и промышленности. Московско-

*) Тамъ-же, стр. 37.

нижегородская дорога не сохранить и половины настоящих своих доходов, ярмарочные казенные доходы тоже много от этого потерять. Народная жизнь, съ своими привычками, предрасудками, пристрастіями, такъ могущественно дѣйствующими и на направление торговли, не можетъ, безъ ущерба своимъ прямымъ интересамъ, принять внезапно другой, искусственно приготовленный, оборотъ, оторваться отъ своего прошедшаго, какъ-бы быстро и сильно ни изменились окружающія ея обстоятельства. Объ этомъ такъ красно и справедливо говорить и самъ Коллопановъ: «жертвы интересами существующихъ предпріятій въ пользу гадательныхъ соображеній о преимуществахъ вновь предполагаемыхъ отзываются, говорить онъ, въ области народнаго хозяйства вредными и бесполезными сотрясениями и переворотами» (стр. 51). Если желѣзная сибирская дорога пойдетъ на востокъ отъ Нижняго, ярмарочный сборный торговый пунктъ получить всемірно-историческую важность, передвиженія значительныхъ зимнихъ грузовъ между Нижнимъ и Казанью сдѣлается болѣе удобнымъ и денежнымъ, желѣзно-дорожное производство разовьется, вслѣдствіе приближенія Урала къ центру Россіи, наконецъ умственное и нравственное развитіе Нижняго и Казани подвинется впередъ.

IV.

О СИБИРСКОМЪ ТРАНЗИТѢ.

Мы высказали свое мнѣніе о будущемъ нижегородской ярмарки. Мы полагаемъ, что она не падеть, а сохранится навсегда, подъ видомъ громаднаго лѣтняго рынка и такого-же склада, для большей части продаваемыхъ на ней товаровъ. Нижегородская ярмарка также останется навсегда главнымъ складочнымъ мѣстомъ, для сибирскаго транзита. Отношеніе сибирскаго транзита къ нижегородской ярмаркѣ заключается въ томъ, что онъ находитъ до сихъ поръ на ней, а не въ Петербургѣ или гдѣ въ другомъ мѣстѣ, въ большинствѣ своихъ товаровъ, самое удобное распределеніе. Также самое будетъ и послѣ проведенія южной урало-сибирской желѣзной дороги, въ какомъ-бы направленіи она ни была проведена. Если доходность урало-сибирской желѣзной дороги зависить, какъ отъ промежуточныхъ грузовъ, такъ и отъ сибирскаго транзита, то чрезвычайно важно знать, при избраніи направленія дороги, что сибирскій

транзитъ, въ большинствѣ своихъ товаровъ, движется на нижегородскую ярмарку, а не въ Петербургъ.

Количество сибирскаго транзита, мѣста, чрезъ которыя онъ идетъ, и такія, чрезъ которыя онъ еще неидетъ, но по которымъ думаютъ его вести, въ будущемъ, по желѣзной дорогѣ, не разъ служили спорнымъ пунктомъ между двумя воюющими сторонами, между защитниками сѣвернаго и южнаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги. Товары, составляющіе сибирскій транзитъ — сало, льняное сѣмя, щетина, волосъ, кожи, коровье масло, кедровые орѣхи, мѣха, рыба, тряпка, овчина, чай, металлы, соль и проч. — идутъ, говорятъ одни, главнымъ образомъ, къ петербургскому порту, почему кратчайшее соединеніе желѣзной дорогой одного мѣста, гдѣ окончательно собирается этотъ грузъ, т. е. Екатеринбурга, и другого, гдѣ онъ потребляется, т. е. Петербурга, есть прямое разрѣшеніе задачи о направленіи урало-сибирской желѣзной дороги. Съ точки зрѣнія сибирскаго купечества, говорятъ одни, всего пужлѣе дорога изъ Екатеринбурга на Пермь, Кострому и Ярославль, съ продолженіемъ ея на Рыбинскъ, такъ какъ эта дорога, не удаляя Сибирь отъ Москвы, приближаетъ ее къ Петербургу. Защитники южнаго направленія этой дороги говорятъ, напротивъ, что только меньшая часть сибирскаго транзита попадаетъ въ Петербургъ, и, преимущественно, для заграничныхъ рынковъ, другія-же, самыя большія, части его распределяются между Казанью, нижегородскою ярмаркою и Москвою. Сибирское-же купечество, которому нельзя-же отказать въ пониманіи своихъ собственныхъ выгодъ, высказалось противъ сѣвернаго направленія будущей урало-сибирской желѣзной дороги. Нѣтъ возможности обойти этотъ вопросъ, безъ разрѣшенія, занимаясь сибирской желѣзной дорогой. Справедливо, что урало-сибирская дорога не можетъ считаться вполне доходною, если она будетъ перевозить одинъ этотъ сибирскій транзитъ, но справедливо также и то, что только та линія этой дороги будетъ выгодной, которая можетъ разчитывать на него. Количество сибирскаго транзита можетъ также измѣниться, если онъ пойдетъ не по самой выгодной линіи желѣзной дороги. Большая часть его должна будетъ направиться въ Казань, въ Нижній, на ярмарку и въ Москву, если-бы сѣверное направленіе урало-сибирской желѣзной дороги

восторжествовало. При сѣверномъ направленіи количество сибирскихъ товаровъ не можетъ остаться одинаковымъ, какъ при южномъ, потому что, какъ только эти товары достигли Камы и Волги, часть ихъ пойдетъ по этимъ рѣкамъ, для Казани и нижегородской ярмарки. Дорога, проходящая по сѣверному направленію, можетъ, изъ товаровъ, направляющихся отъ Тюмени, захватывать только тѣ, которые отправляются въ С.-Петербургъ и въ Москву. Товары-же, которые предназначаются на нижегородскую ярмарку, только въ крайнемъ случаѣ принуждены будутъ, для того, чтобъ достигнуть Нижняго-Новгорода, идти на Кострому, Ярославль и Москву и сдѣлать чрезъ то большой крюкъ. Тоже самое слѣдуетъ сказать, относительно грузовъ, которые пойдутъ съ нижегородской ярмарки въ Тюмень; равнымъ образомъ, относительно грузовъ, которые съ нижегородской ярмарки пойдутъ въ Казань, а затѣмъ, изъ Казани, на многочисленныя ярмарки сѣверо-востока Россіи, какъ напр. мензелинскую и бугульминскую. Если говорятъ, что близость Волги и Камы убавитъ у южнаго направленія урало-сибирской дороги часть сибирскихъ грузовъ, заставивши ихъ двигаться по этимъ рѣкамъ, то, во 1-хъ, громоздкіе дешевые товары и для петербургскаго порта пойдутъ тоже водою; во 2-хъ, рѣки наши большую часть года замерзаютъ; и въ 3-хъ, съ развитіемъ сибирской торговли, особенно съ развитіемъ уральскаго горнаго хозяйства, число грузовъ, предназначающихся для желѣзной дороги должно удвоиться. Притомъ не слѣдуетъ забывать, что урало-сибирская дорога, проведенная по южному направленію, проходить, сравнительно съ сѣверной линіей, по мѣстамъ болѣе населеннымъ и болѣе производительнымъ: она врѣзывается въ болѣе плодородныя мѣста Сибири, въ такія-же въ уфимской, казанской и нижегородской губерніяхъ. Изъ защитниковъ различныхъ проектовъ никто не въ состояніи построить сибирской линіи, которая могла-бы не придавать значенія побочнымъ мѣстнымъ грузамъ, а такіе грузы только представляются въ болѣе населенныхъ и плодородныхъ мѣстностяхъ. Нижегородско-казанская желѣзная дорога, напр., пройдетъ по восьми уѣздамъ, населеннымъ почти столь-же плотно, какъ и уѣзды, по которымъ пролегли московско-курская и кіевско-курская дороги и гораздо плотнѣе тѣхъ уѣздовъ, чрезъ которые проведена дорога

рязанская, съ продолженіемъ ея до Воронежа. Такой участокъ желѣзной дороги можетъ существовать, окупая самъ себя, совершенно самостоятельно. Такихъ участковъ нѣтъ на сѣверной линіи. Тамъ участки составлялись экспромптомъ. Кострома, напр., по выраженію г. Колюпанова, съ робкою осторожностью молчала до того времени, пока не выяснилась связь костромского участка со всею сибирскою линіею, т. е., прибавимъ отъ себя, пока не выдумали, что сибирскій транзитъ идетъ, главнымъ образомъ, къ Петербургу.

Что же такое сибирскій транзитъ, какъ великъ онъ и куда, главнымъ образомъ, направляется?

Сибирскій транзитъ, т. е. все вообще товары, отправляемые изъ Сибири и съ Урала въ Россію и изъ внутренней Россіи въ въ Сибирь и на Уралъ, главнымъ образомъ, чрезъ Нижній, по приблизительному счету, равняется отъ 13 до 14 милліоновъ пудовъ и оцѣнивается, тоже приблизительно, въ 30 милліоновъ р. Первая цифра—въ болѣе точномъ видѣ, 13,320,000 пуд.—показана въ брошюрѣ «Нижегородско-казанская и нижегородско-сызранская линія», въ запискѣ г. Молостова, напечатанной въ «Московскихъ Вѣдомостяхъ» и въ «Казанскомъ Биржевомъ Листкѣ». Ее принимаетъ и г. Колюпановъ, находя, впрочемъ, почему-то, голословной (стр. 112). Почему же заявленіе г. Любимова, что сибирскій транзитъ равняется 20 милл. пуд., онъ не назвалъ голословнымъ? Вторая цифра для сибирскаго транзита, въ 14 милл. пуд., принадлежитъ г. Богдановичу. Г. Богдановичъ считаетъ, что изъ Россіи идетъ въ Сибирь 4,620,000 п. разныхъ товаровъ, изъ Китая, Ташкенда, Сибири, Киргизской, Семипалатинской и Туркестанской областей въ Россію—6,580,000 п., съ Урала и прикамской мѣстности 2,870,000 п., всего же 14,070,000 п. *). Цифра г. Любимова, для обозначенія количества сибирскаго транзита, повторяется также въ вѣдомости, составленной депутатами, избранными сибирскимъ купечествомъ, для ходатайства, передъ правительствомъ, объ утвержденіи южнаго направленія сибирской дороги

*) «Проектъ сибирско-уральской желѣзной дороги», стр. 26.

отъ Тюмени къ устью Бѣлой. Общее количество передвигающихся въ настоящее время, въ оба конца, чрезъ Уральскіе горы, показано въ этой вѣдомости свыше 21,000,000 пудовъ; но изъ нихъ до 2¹/₂ милліоновъ слѣдуютъ, по открытіи навигаціи, сибирскими водяными путями, болѣе 2,000,000 слѣдуютъ, чрезъ Тюмень, зимнимъ путемъ, болѣе 9,000,000 передвигаются между окрестностями Камышлова и южными округами Сибири туда и обратно, подвозится къ Екатеринбургѣ изъ Россіи до 6,000,000 и изъ Троицка и Петропавловска до 1¹/₂ милл., и вывозится отъ него въ пермскую губернію извести и алебаstra до 900,000 пудовъ.

Сибирскій транзитъ направляется, во 1-хъ, къ С.-Петербургу.

Сюда идетъ сало, льняное сѣмя, щетина, волосъ (хвосты и гривы), рыба, — это, какъ увидимъ, далеко не большинство сибирскаго сырья, какъ старались увѣрить въ томъ защитники сѣвернаго направленія. Посмотримъ, въ какомъ количествѣ собираются эти товары.

Можетъ быть нѣкоторые думаютъ, что все наше сало, отправляемое за-границу изъ с.-петербургскаго порта, доставляется Сибирью. Это далеко не такъ. Главныя партіи сала, идущія отсюда за-границу, поступаютъ съ пристаней саратовскихъ, самарскихъ, симбирскихъ, моршанскихъ, козельской (Сухиничи), рогачевской и др. Это такъ называемое русское или обыкновенное сало, по количеству груза, всегда превышаетъ сибирское, поступающее съ пристани пермской и съ пристаней на р. Чусовой. Такъ въ зиму 18⁶⁸/₆₉ гг. куплено было сала въ Сибири 826,000 п., и изъ нихъ поступило къ с.-петербургскому порту 641,000 пуд., на казанскій стеариновый заводъ гг. Крестовниковыхъ 150,000 пуд., и на екатеринбургскій стеариновый заводъ г. Плѣшанова 35,000 п. Въ зиму 18⁶⁹/₇₀ гг. куплено было сала въ Сибири 958,000 п., изъ нихъ отправлено къ с.-петербургскому порту 734,000 п., на казанскій стеариновый заводъ гг. Крестовниковыхъ 170,000 п., а остальное количество — въ другія мѣста имперіи. Между тѣмъ, по свѣдѣніямъ, полученнымъ нами въ Екатеринбургѣ, отъ И. Д. Баландина, оказывается, что уже въ іюнѣ 1870 г. было получено

въ Петербургъ 65,000 бочекъ сала, т. е. считая по 25 п. въ каждой бочкѣ, 1,625,000 п. По свѣдѣніямъ «Ежегодника министерства финансовъ», на 1869 г., значится, что въ 1866 г. отправлено было въ Англію сала 2,579,284 п., а въ 1867 г. — 2,001,169 п. (стр. 344). Замѣчательно также, что въ послѣдніе пять лѣтъ, когда даже на петербургскомъ рынкѣ появилось австралийское и американское сало, спросъ нашего сала за-границу сталъ уменьшаться. Доставка сала изъ Сибири въ Петербургъ всегда шла водою, и принимая во вниманіе цѣну, въ нынѣшнемъ году, водной доставки сибирскаго сала отъ Екатеринбурга (собственно отъ пристани Крыловова, въ 60 верстахъ на западъ отъ Екатеринбурга) до Петербурга — 36 и 38 к., мы согласимся съ мнѣніемъ, высказаннымъ намъ И. Д. Баладинымъ, что рельсовой путь никогда не можетъ быть для сала такъ дешевѣ, какъ водной, почему едва-ли можно когда нибудь надѣяться, чтобы этотъ товаръ пошелъ къ Петербургу, по желѣзной дорогѣ. Отъ Рыбинска, прибавилъ И. Д. Баладинъ, сало могло-бы идти и въ настоящее время къ Петербургу, по желѣзной дорогѣ, однако это считается невыгоднымъ. Г. Колюпанову, вѣроятно, извѣстно, что, вмѣстѣ съ гг. Тарасовымъ, Бородинымъ и др., И. Д. Баладинъ принадлежитъ къ крупнѣйшимъ екатеринбургскимъ торговцамъ саломъ, почему слова его, какъ знатока сальной торговли, заслуживаютъ наибольшаго вниманія. Желѣзо, напр., можетъ идти зимою въ такъ называемыхъ срочныхъ грузахъ, сало-же, во время зимы, только заготавливается, для весенней водной отправки, и срочныхъ грузовъ не имѣетъ. Итакъ сало изъ Сибири пойдетъ къ Петербургу водою, а не по рельсамъ сѣвернаго направленія урало-сибирской дороги.

Другое дѣло льняное сѣмя: этотъ товаръ всего скорѣе можно увидеть на рельсахъ желѣзной дороги, хотя теперь онъ отправляется постоянно изъ Сибири въ Петербургъ и къ Архангельску водою. Въ этомъ мы расходимся съ почтеннымъ М. М. Скачковымъ, однимъ изъ крупнѣйшихъ екатеринбургскихъ торговцевъ льнянымъ сѣменемъ, который говорилъ намъ, что въ будущемъ льняное сѣмя пойдетъ изъ Сибири въ Петербургъ всегда водою. Льняное сѣмя, какъ выразился одинъ нашъ знакомый, торгующій имъ, товаръ «деликатный», всего болѣе

нуждается въ сохраненіи отъ сырости и отъ подмочки, почему и зашивается обыкновенно въ двухъ куляхъ. Если льняное сѣмя будетъ подмочено, оно болѣе никуда не годится. Между тѣмъ плаваніе по Чусовой соединено съ опасностями; не даромъ-же его называютъ «настоящимъ испытаніемъ Божиимъ». Зазѣвается лопманъ, не подхватятъ дружно бурлаки, и коломенка ударяется о камень. Если будетъ подмоченъ какойнибудь другой товаръ—бѣда не велика, но подмоченное льняное сѣмя начинаетъ быстро гнить. Сколько-же льняного сѣмени отправляется къ петербургскому порту? Г. Любимовъ показаль, что льняного сѣмени собирается въ Перми 1,700,000 п. *). Это невѣрно. По словамъ сарапульскаго купца, торгующаго льнянымъ сѣменемъ, И. С. Жужгина, это было бы 200,000 четвертей, но такая цифра совершенно нелепима. Самое большее, говорилъ онъ, сколько собирается льняного сѣмени въ Перми, для слѣдованія къ петербургскому порту—100,000 четвертей, т. е. половина означеннаго количества. Тоже самое количество—800,000 пуд.—показаль намъ М. М. Скачковъ, собирающій льняное сѣмя въ Екатеринбургѣ. По словамъ г. Скачкова на петербургскомъ рынкѣ сибирское льняное сѣмя составляетъ только $\frac{1}{3}$ часть всей пропорціи сѣмени, приготавливаемой къ отпуску за границу. Главная масса этаго товара собирается не въ Сибири, а около Моршанска, Козлова, Тамбова, въ московской губерніи и въ другихъ мѣстахъ. Къ архангельскому порту сибирскаго льняного сѣмени идетъ немного, не болѣе 50,000 п., главнымъ покупателемъ котораго является вятскій купецъ г. Прозоровъ. Итакъ сибирскаго льняного сѣмени идетъ въ Петербургъ только 750,000 п.

Сибирская щетина идетъ, чрезъ Устюгъ, къ с.-петербургскому порту, въ самомъ незначительномъ количествѣ. Этотъ товаръ, безспорно, пойдетъ по рельсамъ желѣзной дороги. По показанію устюжскаго довѣреннаго П. И. Бутузова, екупавшаго щетину въ Сибири, для своего хозяина г. Козишникова, сибирской щетины собирается въ Устюгъ только 10,000 п. Главные устюжскіе по-

*) «Записка къ проекту пермеко-уральской желѣзной дороги», г. Любимова 1870. Стр. 144.

купатели сибирской щетины: Азовъ, Жилинъ, Козишниковъ, Кра-
сильниковъ, Филипцевъ, Сумкины и Костровъ. Они скупаютъ ее
въ Ирбити, въ с. Ильинскомъ, въ Шадринскѣ и въ другихъ мѣ-
стахъ. По показанію П. И. Бутузова, въ Петербургѣ собирается
щетины до 80,000 п., но главный сборъ ея не въ Сибири, а въ
другихъ мѣстахъ, напр. въ Калугѣ, въ Тулѣ. Показаніе г. Люби-
мова, что въ Сибири собирается 28,000 п. щетины—крайне пре-
увеличено. Въ Петербургѣ не можетъ собираться много щетины
уже потому, что лучшія и самыя большія сортировочныя для ще-
тины фабрики находятся не въ Петербургѣ, а въ другихъ мѣстахъ.
Два года тому назадъ, лучшая и самая извѣстная щетинно-сор-
тировочная фабрика бр. Мамонтовыхъ, имѣвшая прямыя сношенія
съ Лондономъ, находилась въ Москвѣ. Послѣ закрытія ея, болѣе
обширныя щетинно-сортировочныя фабрики принадлежатъ бр. Ер-
шовымъ и Лосевымъ, въ Москвѣ и другимъ купцамъ въ Муромѣ,
Калугѣ, Тулѣ, Великихъ Лукахъ, Бѣжецкѣ и въ новозыбков-
скомъ уѣздѣ черниговской губерніи. Съ проведеніемъ южной линіи
урало-сибирской желѣзной дороги вся сибирская щетина пойдетъ
по этой дорогѣ и главная покупка ея будетъ производиться на
нижегородской ярмаркѣ. Такъ въ 1868 г. было привезено изъ
Сибири щетины на нижегородскую ярмарку 3,000 п., цѣна ей
была отъ 30 до 33 р. за пудъ, всего на 94,500 р., а въ
1869 г.—1,600 п., по цѣнѣ отъ 30 до 40 р. за пудъ, всего
на 48,000 р.

Волось (т. е., какъ мы поняли, конская грива и хвосты) от-
правляется, говорятъ г. Колюпановъ, изъ Сибири, главнымъ обра-
зомъ, къ с.-петербургскому порту. Это справедливо, но слѣдуетъ
знать, въ какомъ количествѣ, о чемъ не сказано г. Колюпановымъ
ни слова. Г. Любимовъ, исчисляя торговые грузы, которые должны
будутъ, по его мнѣнію, двигаться отъ р. Тобола къ Перми, по-
лагаетъ, что конскихъ хвостовъ и гривы пойдетъ 18,000 п., отъ
Шадринска до Перми—5,000 п. и отъ Кунгура до Перми—
1000 п., слѣд. всего 24,000 п. (стр. 132). Дѣйствительно, кон-
ская грива и хвостъ идутъ, главнымъ образомъ, изъ Сибири къ
Петербургу, гдѣ производится сортировка бѣлаго, черного и сѣраго

конскаго хвоста, выдѣлка волосяныхъ матерій и султановъ и сбытъ конскаго волоса за-границу, преимущественно, въ Англію и въ Гамбургъ. Самый крупный петербургскій заводъ для сортировки конскаго волоса — Р. Г. Пѣтухова — выдѣлываетъ 8,256 п., на сумму 161,671 р. *). Но часть сибирскаго конскаго волоса скупается въ Москву, и торговля этимъ товаромъ производится постоянно на нижегородской ярмаркѣ. Такъ въ 1868 г. конской гривы было привезено на нижегородскую ярмарку 6,500 п., продавали ее по 6 р. 80 к. за пудъ, следовательно на сумму 42,500 р.; въ 1869 г. — 2,000 п. (по 8 п 9 р. 50 к. за пудъ), на сумму 17,500 р. Въ 1868 г. привезено было на нижегородскую ярмарку конскаго хвоста 100,000 штукъ (по 33 к. за каждую) на 33,000 р., а въ 1869 г. на 32,000 р.

Рыба, по мнѣнію г. Коллюпанова, пойдетъ изъ Сибири, по сѣверному направленію желѣзной дороги, въ количествѣ 250,000 п., главнымъ образомъ, къ Петербургу **). Чѣмъ-же это называется? Развѣ сибирская рыба — нельма, харюзи, мокеунъ и др. — уже перевозится теперь по этому направленію въ такомъ количествѣ къ Петербургу? Оказывается, что при настоящей дороговизнѣ провоза, ни сибирская рыба, ни сибирское мясо въ значительномъ количествѣ далѣе Урала нейдутъ. Съ удешевленіемъ же провоза, въ особенности съ ускореніемъ доставки, мясо и рыба изъ Сибири, какъ въ свѣжемъ, такъ и въ соленомъ видѣ, безъ сомнѣнія, будутъ отправляемы въ Россію, но одинаково возможно будетъ имъ двигаться, какъ по сѣверному, такъ и по южному направленію будущей урало-сибирской желѣзной дороги.

Вотъ всѣ товары, которые, по мнѣнію защитниковъ сѣвернаго направленія, а особенно г. Коллюпанова, могутъ двигаться по направленію отъ Перми къ Петербургу. Если-бы дѣйствительно всѣ эти товары поступили на рельсы сѣвернаго направленія урало-сибирской дороги, то принимая общую ихъ цифру, даже по счету

*) «Вѣстникъ министерства финансовъ», на 1869 г., стр. 233.
 **) «Экономическое значеніе сѣвернаго направленія уральской линіи», стр. 28.

г. Колонанова, въ 1,768,000 п., и сравнивая ее съ наименьшею цифрою общаго количества сибирскаго транзита — 13,320,000 п., мы должны были-бы и тогда придти къ заключенію, что большинство сибирскаго сырья направляется не къ петербургскому порту, и что для Сибири вовсе не важно прямое и кратчайшее сообщеніе съ Петербургомъ.

Мы должны будемъ еще спросить: что-же Петербургъ отпускаетъ въ Сибирь? Оказывается, что Петербургъ отпускаетъ въ Сибирь очень немного, гораздо меньше, чѣмъ Москва, Нижній, Базань и другіе города, лежащіе на южномъ направленіи. Самые важные изъ товаровъ, идущихъ изъ Россіи въ Сибирь — мануфактурные товары — создаются въ московскомъ и при-окскомъ районахъ, и если выдаются въ Сибири за заграничные и петербургскіе, то только для прикрасы; во всей нашей внутренней торговлѣ, какъ свидѣлствуютъ наши ярмарки (на нижегородской напр. на 150,000,000 р. приходится на 10,000,000 иностранныхъ товаровъ), процентъ иностранныхъ мануфактурныхъ издѣлій, по отношенію къ русскимъ, самый ничтожный. Табакъ, сахаръ, сласти идутъ въ Сибирь съ юга или изъ средней Россіи; вина изъ Бизляра и Моздока, чрезъ нижегородскую ярмарку, или внутренней фабрикаціи, изъ чихиря, изъ Москвы. Петербургъ снабжаетъ Сибирь предметами роскоши и моды, — можетъ быть весьма цѣннымъ, но не великимъ грузомъ.

Говорятъ, далѣе, что Петербургъ есть главный центръ механической промышленности. Здѣсь находятся наши старѣйшія и обширѣйшія механическія заведенія, гдѣ окончательное сооруженіе паровыхъ военныхъ судовъ, артиллерійскихъ снарядовъ и вообще удовлетвореніе всѣхъ современныхъ потребностей вооруженія нашей арміи вызвали учрежденіе многихъ значительныхъ казенныхъ и частныхъ мастерскихъ, нуждающихся въ постоянномъ обезпеченіи металлическимъ сырьемъ. На это мы отвѣтимъ, что Петербургъ, для своихъ механическихъ мастерскихъ, довольствуется, главнымъ образомъ, заграничнымъ желѣзомъ, котораго привозится сюда, ежегодно, болѣе 11 милліоновъ пудовъ. Конечная западная граница

распространенія сибирскаго желѣза, при посредствѣ нижегородской ярмарки, всегда были тверская и новгородская губерніи. Заграничное желѣзо настолько дешево въ Петербургѣ, что съ нимъ невозможно здѣсь конкурировать сибирскому. Если-же Петербургъ потреблялъ-бы все сибирское желѣзо, оно двигалось-бы къ нему постоянно водою, а не по рельсамъ.

Чтобы точнѣе опредѣлить, какъ велико количество сибирскихъ товаровъ, направляющихся по проэктированной южной линіи урало-сибирской желѣзной дороги, слѣдуетъ сказать здѣсь о сырыхъ сибирскихъ кожахъ, закупаемыхъ на заводы вятской губерніи и въ г. Кунгуръ. Это количество сибирскаго транзита должно быть выключено изъ предполагаемаго движенія грузовъ по южной дорогѣ.

Въ гг. Вяткѣ и Слободскомъ и ихъ уѣздахъ выдѣлывается до 250,000 яловыхъ кожъ, на сумму 875,000 р. с. и разныхъ мелкихъ кожъ до 100,000 шт., цѣнность которыхъ, по разному образію сортовъ, опредѣлить трудно. Треть этаго сырья закупается въ Сибири. Это подало поводъ однимъ возвышать кожевенное производство Вятки и Слободскаго, сравнительно съ казанскимъ. «Сравнительно съ казанскимъ, вятское кожевенное производство несравненно значительнѣе, сказалъ г. Колюпановъ» (стр. 81). Это совершенно несправедливо: казанское кожевенное производство превосходить вятское. Для доказательства своего положенія, г. Колюпановъ приводитъ нижеслѣдующія цифры изъ «Ежегодника министерства финансовъ», на 1869 г.

Губерніи.	Число заводовъ.	Число рабочихъ.	Сумма производства.
Вятская . . .	75	683	1,052,245
Казанская . . .	27	363	956,220

Положимъ, что изъ этихъ цифръ, особенно, когда обратимъ вниманіе на сумму производства, по кожевенному дѣлу, въ двухъ губерніяхъ, еще нельзя будетъ заключить о большой разницѣ меж-

ду ними: разница въ цифрахъ весьма невелика. Она могла быть совершенно случайною, почему было ранаовременно тотчасъ-же привести заключеніе, къ которому пришелъ г. Колюпановъ, будто въ казанской губерніи кожевенное производство падаетъ, а въ вятской растетъ (стр. 80). Между тѣмъ цифры, по отношенію къ казанской губерніи, невѣрны. Г. Колюпановъ долженъ былъ видѣть, на 213 стр. «Ежегодника», въ томъ мѣстѣ, гдѣ приведена цифра дубильныхъ заводовъ въ казанской губерніи, именно цифра ихъ въ чистопольскомъ уѣздѣ, сноску на примѣчаніе 54, находящееся нѣсколько страницъ далѣе. Онъ долженъ былъ прочитать это примѣчаніе, но онъ его не прочиталъ. Между тѣмъ оно имѣетъ, для разбираемаго нами дѣла, особенную важность. Въ немъ говорится (стр. 221 «Ежегодника»), что въ Чистопольѣ находится 4 дубильныхъ завода, и далѣе: «кромя означенныхъ въ чистопольскомъ уѣздѣ, состоитъ еще 59 кожевенныхъ заводовъ, о которыхъ ближайшихъ свѣдѣній не получено». Такимъ образомъ выходитъ, что въ казанской губерніи не 27 кожевенныхъ заводовъ, а 86, слѣд. болѣе чѣмъ въ вятской. Что кожевенные чистопольскіе заводы существуютъ не на одной бумагѣ, объ этомъ мы справлялись, въ бытность нашу въ Казани, у предсѣдателя казанской губернской земской управы П. П. Перцова и получили утвердительный отвѣтъ: эти заводы обложены земскимъ сборомъ. Въ одной Казани, на 22 кожевенныхъ заводахъ, вырабатывается до 300,000 шт. разныхъ кожъ, на 1,200,000 р. Такъ какъ эти кожи идутъ, въ сыромъ видѣ, въ Казань, преимущественно, изъ Сибири, составляя, такимъ образомъ, грузъ въ 255,000 п., то Казань потребляетъ не менѣе сибирскаго кожевеннаго сырья, какъ и вятская губернія. Если-же г. Колюпановъ говорилъ, что кожевенное производство въ Казани падаетъ, только потому, что здѣсь закрылся самый значительный кожевенный заводъ, основанный «Товариществомъ», то мы доводимъ до его свѣдѣнія, что этотъ заводъ вновь открылся подъ фирмою «Александрова и Алафузова», и мы сами видѣли его въ полномъ дѣйствіи. Количество вырабатываемыхъ на этомъ заводѣ кожъ нисколько не уменьшилось (до 80,000 п.) Наконецъ г. Колюпановъ говорилъ, что въ Вяткѣ и Слободскомъ

дешевле дубильная кора (30 к. за пудъ), чѣмъ въ Казани (60 к.), потому, относительно дешевизны кожъ. Казань не можетъ соперничать съ этими городами, между тѣмъ настоящая высокая цѣна въ Казани на дубильное вещество совершенно случайная, и еще не такъ давно сами казанскіе заводчики покупали дубильную кору по 40 к., въ самой Казани, и по 30 к., въ соседней уфимской губерніи.

И такъ, если вятская губерніи потребляютъ сырыя сибирскія кожи, то казанская потребляетъ ихъ столько-же, если не больше. Такое отношеніе будетъ имѣть мѣсто и въ ближайшемъ будущемъ, потому что кожевенное производство въ Казани нисколько не падаетъ, какъ увѣрялъ въ томъ г. Коллюпановъ.

Кромѣ того сырыя сибирскія кожи привозятся, въ значительномъ количествѣ, на нижегородскую ярмарку. Сырыхъ кожъ, обыкновенно, привозится на ярмарку болѣе, чѣмъ выдѣланныхъ.

Ежегодно привозится на ярмарку сибирскихъ разнаго рода сырыхъ кожъ до 142,000 п.; въ томъ числѣ встрѣчаются въ небольшомъ количествѣ оленьи кожи (отъ 3,000 до 4,000), на 7,000 р.

Москва получаетъ изъ Сибири и съ Урала, чрезъ нижегородскую ярмарку, во 1-хъ, желѣзо, въ количествѣ 360,000 п. Москва послѣ Петербурга имѣетъ всего болѣе машинно-строительныхъ заведеній (16). Однако часть чугуна и желѣза Москва, для своихъ машинно-строительныхъ заведеній, получаетъ также, чрезъ Петербургъ, изъ за-границы. Во 2-хъ, Москва получаетъ, чрезъ Нижній, 1,000,000 п. соли. Въ торговлѣ кяхтинскимъ чаемъ на нижегородской ярмаркѣ Москва играетъ главную роль: главный грузъ кяхтинскаго чая покупается на нижегородской ярмаркѣ московскими кушачами Воткинскимъ, Расторгуевымъ, Колесовымъ, двумя Лѣвнымъ, Шубинымъ и др. Изъ всего количества, привезеннаго на нижегородскую ярмарку, чай, Москва получаетъ болѣе половины, именно до 250,000 п. Вообще отдѣлить интересы Москвы отъ интересовъ нижегородской ярмарки нѣтъ никакой возможности, по-

тому что Москва, главнымъ образомъ, владычествуетъ на нижегородской ярмаркѣ, захвативши въ свои руки всѣ значительныя отрасли торговли; Москва владеть здѣсь всякому крупному коммерческому дѣлу починъ и ярмарка является, до нѣкоторой степени, пригородомъ Москвы. Потому мы не можемъ обозначать здѣсь всю торговую дѣятельность Москвы на нижегородской ярмаркѣ. Москва получаетъ изъ Сибири, чрезъ посредство нижегородской ярмарки, до 100,000 п. коровьяго масла. Масло коровье идетъ изъ Сибири, преимущественно, для Турціи и юга Россіи, но четверть годовой его пропорціи отправляется въ Москву. Слѣдуетъ замѣтить, что грузы сибирскаго масла, которое обыкновенно помѣщается въ бочкахъ, идутъ на баржахъ, не раздѣляясь, до нижегородской ярмарки, и только здѣсь часть ихъ получаетъ назначеніе на югъ, къ Таганрогу, другая на западъ, къ Москвѣ и далѣе. Тоже самое бываетъ съ другими сибирскими товарами, потребляемыми нашимъ югомъ. Намъ разсказывалъ одинъ изъ капитановъ буксирнаго парохода гг. Любимовыхъ, плававшій болѣе 15 лѣтъ по Камѣ (извѣстно, что сибирскій транзитъ идетъ по водѣ, преимущественно, на пароходахъ пермскихъ купцовъ Любимовыхъ и Каменскихъ), что изъ всѣхъ баржъ, нагруженныхъ сибирскимъ товаромъ, можетъ быть, двѣ-три направляются прямо на югъ, къ Астрахани и къ другимъ поволжскимъ городамъ, другія же идутъ, не разгружаясь, вплоть до Нижняго, и ужъ нижегородская ярмарка рѣшаетъ распредѣленіе ихъ груза. Далѣе, Москва получаетъ изъ Сибири главные грузы кедровыхъ орѣховъ. О торговлѣ сибирскими кедровыми орѣхами мы получили въ Екатеринбургѣ любопытныя свѣдѣнія отъ г. Подкорытова, который занимается сбытомъ ихъ. Сибирскіе кедровые орѣхи собираются, для транзита, около Тагила, Бушвы, въ окрестностяхъ Омска и Барнаула и въ другихъ мѣстахъ. Количество сбора ихъ бываетъ ежегодно не одинаково и зависитъ исключительно отъ урожая. Такъ, напр., въ 1869 году въ Сибири былъ урожай кедровыхъ орѣховъ и, потому, въ одномъ Екатеринбургѣ, собралось ихъ очень значительная партія, болѣе 50.000 п. Г. Любимовъ, въ своей книгѣ, показалъ, что въ Екатеринбургѣ собирается кедровыхъ орѣ-

ховъ только 5,000 п., между тѣмъ какъ въ 1869 году одинъ г. Подкорытовъ купилъ ихъ здѣсь 15,000 п. Кедровые орѣхи всенепремѣнно пойдутъ по желѣзной дорогѣ: собираются они обыкновенно осенью, когда пароходство прекращается, и въ настоящее время идутъ до Нижняго, обыкновенно, гужомъ. Въ настоящее время доставка кедровыхъ орѣховъ обходится, сравнительно съ цѣной ихъ, необыкновенно дорого—за доставку ихъ до Нижняго теперь платятъ 1 р. с. съ пуда, цѣна-же ихъ, за пудъ, 4 р. Самая большая партія сибирскихъ кедровыхъ орѣховъ продается зимою въ Москвѣ. У Г. А. Подкорытова живутъ въ Москвѣ, для продажи орѣховъ, свои комиссіонеры. Меньшая партія сибирскихъ кедровыхъ орѣховъ продается въ Казани, но до сихъ поръ никто изъ сибирскихъ купцовъ не отправлялъ самъ кедровыхъ орѣховъ въ Петербургъ. Туда идутъ московскія партіи изъ вторыхъ рукъ, подобно тому какъ на нижегородскую ярмарку сибирскіе орѣхи идутъ также изъ Москвы, т. е. со стороны совершенно противоположной той, откуда слѣдовало-бы имъ идти, и обыкновенно остатки за прошлый годъ. Можно было-бы екатеринбургскимъ купцамъ, переждавши зиму, вести самимъ кедровые орѣхи прямо на нижегородскую ярмарку, но это было-бы невыгодно, потому что чрезъ то приостановилось-бы болѣе быстрое движеніе ихъ капитала и потомъ самый товаръ потерялъ-бы свѣжесть, которая увеличиваетъ его стоимость. Большая часть сибирскихъ товаровъ получается Москвой чрезъ нижегородскую ярмарку, равно какъ и всѣ отправки товаровъ изъ московскихъ и при-окскихъ фабрикъ производятся также чрезъ нижегородскую ярмарку, и такъ какъ тоже самое слѣдуетъ сказать о всей нашей мануфактурной полосѣ въ центральной Россіи, то торговая дѣятельность нижегородской ярмарки, по отношенію Сибири, получаетъ не мѣстное, а всероссійское значеніе. Мы, напр., знаемъ, что съ нижегородской ярмарки отправляются въ Сибирь и на Уралъ, поменьшей мѣрѣ, 4,620,000 п. разнаго рода товаровъ, но какая часть изъ этихъ товаровъ принадлежитъ Москвѣ, какая владимірской, нижегородской, рязанской, тульской, калужской, ярославской и костромской губерніямъ, это рѣшить нѣтъ никакой возможности. Если мы имѣемъ въ виду опредѣлить, откуда

всего болѣе отправляется товаровъ въ Сибирь и на Уралъ, и сколько именно, и откуда всего болѣе будетъ отправляться ихъ въ этомъ направленіи въ будущемъ, и знаемъ навѣрное, что такимъ мѣстомъ всегда была и будетъ нижегородская ярмарка, то такія подробности, сколько каждая мѣстность, въ отдѣльности, отправляетъ съ нижегородской ярмарки въ Сибирь, будутъ болѣе любопытны, чѣмъ необходимы. Задача настоящаго нашего изслѣдованія—опредѣлить: гдѣ, въ какомъ мѣстѣ Сибирь всего сильнѣе сталкивается, въ своихъ торговыхъ сношеніяхъ, съ остальной Россіей, гдѣ находятся центральныя мѣста этихъ сношеній, такъ какъ отъ разъясненія этаго важнаго обстоятельства зависитъ всего болѣе выгодное направленіе будущей урало-сибирской желѣзной дороги. Говоря объ отношеніи Москвы къ Сибири и обратно, объ отношеніи Сибири къ Москвѣ, мы видѣли, что всѣ взаимныя сношенія между ними идутъ чрезъ нижегородскую ярмарку, и что послѣдняя, до нѣкоторой степени, есть часть торговыхъ отправленій Москвы и сосѣднихъ губерній. Нижегородская ярмарка, подобно Москвѣ, съ которой она стоитъ въ самой ближайшей связи, есть центральное мѣсто Россіи; это обстоятельство можетъ служить самымъ лучшимъ поясненіемъ того, что, проведя желѣзную дорогу изъ Сибири до Нижняго, мы соединимъ Сибирь съ центромъ Россіи. Сибирь нуждается въ продуктахъ центральныхъ губерній, въ продуктахъ нашихъ промышленныхъ центровъ, они собираются для продажи на нижегородскую ярмарку, поэтому соединеніе Сибири съ послѣдней, посредствомъ желѣзной дороги, необходимо. Съ другой стороны, центральная промышленная Россія нуждается въ сырыхъ произведеніяхъ Сибири, а равно въ произведеніяхъ Китая и средней Азіи, которыя двигаются, черезъ Сибирь, на нижегородскую ярмарку. Удовлетворить взаимнымъ нуждамъ Сибири и центральной Россіи не могутъ ни Ярославль, ни Кострома, ни Вятка, ни Пермь,—имъ удовлетворяетъ только вѣками сложившаяся торговля на нижегородской ярмаркѣ. Вотъ въ чемъ, между прочимъ, заключается значеніе послѣдней, по отношенію къ Сибири.

Посмотримъ теперь, какъ велико участіе Казани, по отноше-
нію къ сибирскому транзиту.

Мы говорили уже объ участіи Казани въ чайной торговлѣ. Казань запасается чаемъ не для одного своего города и не въ одномъ своемъ городѣ, но также на нижегородской ярмаркѣ. Мы перечислили выше, сколько какого сорта чая приобрѣтаетъ Казань: по свѣдѣніямъ казанскаго биржевого комитета, общая цифра, для всѣхъ сортовъ получаемаго Казанью чая, равняется 207,000 п., включая сюда 93,750 п. кантонскаго; 113,250 п. получаетъ Казань одного чая, входящаго въ число сибирскаго транзита. Стеариновый заводъ, принадлежащій бр. Крестовниковымъ, получаетъ 170,000 п. сибирскаго сала. Казань скупаетъ въ Сибири, именно на ирбитской ярмаркѣ и въ Семипалатинскѣ, а также на нижегородской ярмаркѣ, енотовья, куньи, лисьи, бѣличьи, волчьи, хорьковья, сурковья и другія сырыя кожи (въ количествѣ 6,000 п.), которыя выдѣлываются въ Казани, на 11 скорняжныхъ заведеніяхъ, въ шитые мѣха. Казанская выдѣлка мѣховъ столь-же высоко цѣнится, какъ и московская и несравненно лучше сибирской. На 8 овчинныхъ казанскихъ заводахъ обрабатывается 19,300 п. сырыхъ овчинъ, получаемыхъ, преимущественно, изъ Сибири. На казанскихъ китайскихъ фабрикахъ, находящихся, какъ въ Казани, такъ и въ уѣздахъ, вырабатывается, для Сибири, 38,500 п. китайки. Льнопрядильная фабрика «Александрова и Алафузова» получаетъ изъ Сибири 30,000 п. кудели и льна. Паровая мельница Романова посылаетъ въ Сибирь 240,000 п. крупчатки. Масла коровьяго получаетъ Казань изъ Сибири 25,000 п., железа, чрезъ нижегородскую ярмарку, 140,000 п., овчины и калмыцкой мерлушки 200,000 п. Итого 982,050 п.

Слѣдуетъ еще прибавить, что по свѣдѣніямъ, полученнымъ нами въ Казани, ежегодно увозится въ Казань, съ одной только нижегородской ярмарки, разнаго рода товаровъ отъ 1¹/₂ до 2 милл. пудовъ.

Теперь мы должны будемъ сказать, сколько товаровъ получаетъ изъ Сибири нижегородская ярмарка, и какое количество ихъ она сама отправляетъ въ Сибирь.

Въ 1868 г. нижегородская ярмарка получила съ Урала 3,700,000 п. металловъ, на 6,300,000 р.

Въ 1869 г. — 3,613,000 п. металловъ, на 6,522,000 р.

Въ 1868 г. нижегородская ярмарка получила 4,227,703 п. пермской соли, на 2,177,267 р.

Въ 1869 г. — 3,434,000 п. пермской соли, на 1,700,000 р.

Но металлы и соль не пойдутъ по желѣзной дорогѣ, потому мы не должны будемъ принимать эти грузы въ расчетъ.

Вѣдомость, составленная депутатами, избранными сибирскимъ купечествомъ, для ходатайства, передъ правительствомъ, объ утвержденіи южнаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги, полагаетъ, что изъ Россіи подвозится ежегодно къ Екатеринбургъ 6,000,000 п. разнаго рода товаровъ.

Г. Богдановичъ, имя котораго навсегда связано съ великимъ урало-сибирскимъ желѣзнымъ путемъ, который своею легкою рукою бросилъ плодородное зерно, на это дѣло, въ своемъ «Проектѣ сибирско-уральской желѣзной дороги», полагаетъ, что, не смотря на всѣ трудности, представляемыя путями сообщенія, въ настоящее время, идетъ товаровъ, грузомъ, изъ Россіи въ Китай, Ташкендъ, Сибирь, Киргизскую и Семипалатинскую области и на Уралъ не менѣе 4,620,000 п. и изъ этихъ мѣстъ въ Россію 5,080,000 п.

Такъ какъ всѣ торговыя сношенія Урала, Сибири и средней Азіи, какъ всѣмъ извѣстно, происходятъ, въ настоящее время, главнымъ образомъ, на нижегородской ярмаркѣ, то указанныя выше цифры относятся, преимущественно, къ нижегородской ярмаркѣ. Потому мы имѣемъ полное право сказать, что никогда, ни въ одинъ изъ губернскихъ городовъ по сѣверному направленію урало-сибирской желѣзной дороги, ни во всѣ, взятые вмѣстѣ, ни въ самый Петербургъ, не шло и не пойдетъ столько сибирскихъ товаровъ, сколько идетъ ихъ на нижегородскую ярмарку.

Самое меньшее число для обозначенія, сколько привозится на нижегородскую ярмарку товаровъ изъ Сибири и изъ средней Азіи, чрезъ Сибирь, выключая соль и металлы, будетъ два съ половиною милл. пудовъ.

Самое меньшее число для обозначенія, сколько съ нижего-

родской ярмарки идетъ товаровъ на Уралъ, въ Сибирь и въ Азію будетъ тоже два съ половиною миллионъ пудовъ.

Цѣнность привоза сибирскихъ товаровъ на нижегородскую ярмарку, по нашему счету, равняется отъ 15 до 16 милл. р. с.

На нижегородскую ярмарку привозится изъ Сибири и съ Урала: чай, мѣха (амурскіе, баргузинскіе и якутскіе соболи, закамская, якутская, енисейская, обская, кузнецкая, зарядная и телеутская бѣлки, бѣличьи хвосты, русская выхухоль, черная и сѣрая кошка, зайчина, барсукъ, выдра, горностаи, сурки, хорьковыя, волчьи и медвѣжьи шкуры, сибирская красная и алая лисица, лисьи лапы—жесткія красныя, мягкія и бурья, рысьи шкуры, зырянскіе песцы, колонокъ, норочки и сайгачьи шкуры), азіатскій хлопокъ, фрукты и цитварное сѣмя, сырыя кожи, клей, выдѣланныя кожи изъ Кунгура и др. мѣсть, конекій волосъ и гривы, щетина, мѣдныя издѣлія, кувшины, подносы, тазы, чайники, сундуки, шкатулки и др. (изъ суксунскихъ, невьянскихъ и тагильскихъ заводовъ), коровья шерсть, овечья и верблюжья шерсть, овчины, мерлушка, тряпье изъ Сибири, пермской губерніи и изъ Сарапула, воскъ и др. товары.

Съ нижегородской ярмарки въ Сибирь, на Уралъ и въ Азію, увозится:

Бакалейныхъ, москательныхъ и колониальныхъ товаровъ	647,846 п.
Виноградныхъ винъ	46,790 п.
Галантерейныхъ товаровъ	646,878 п.
Русскихъ мануфактурныхъ товаровъ	587,187 п.
Табаку привознаго	1,802 п.
Сахару	225,404 п.
Разныхъ товаровъ	344,093 п.
	<hr/>
	Итого 2,500,000 п.

Итакъ большинство сибирскаго транзита направляется къ Нижнему-Новгороду, къ Казани и къ Москвѣ, и, слѣдовательно, для Сибири важно не кратчайшее сообщеніе съ Петербургомъ, по сѣверному направленію, а съ Казанью, Нижнимъ-

Новгородомъ и Москвой, по южному направленію. Это до такой степени ясно, для каждаго, знакомаго съ ходомъ сибирской торговли, особенно для нижегородца, слѣдившаго за торговыми оборотами своей ярмарки, что нижегородское земство, въ изданной имъ брошюрѣ, не сочло нужнымъ даже доказывать, куда идетъ, главнымъ образомъ, сибирскій транзитъ. Это не было, слѣдовательно, извращеніе фактовъ, въ которомъ упрекаетъ г. Колупановъ составителей нижегородской брошюры, когда уполномоченные земствомъ говорили, что «проведеніе прямой дороги изъ Сибири къ Петербургу оправдывалось-бы въ такомъ лишь случаѣ, если-бы сибирскимъ товарамъ былъ нуженъ путь въ Петербургъ и за-границу. Но извѣстно, что изъ нихъ, чрезъ петербургскій портъ, можетъ отпускатся лишь самое ничтожное количество, а вся масса сибирскихъ товаровъ и впредь, какъ и нынѣ, должна идти на Казань и на Нижній, чтобы изъ этихъ городовъ распредѣлиться по всей Россіи» (стр. 3).

Если-же на самомъ дѣлѣ, большинство сибирскаго транзита двигалось-бы къ Петербургу, для отправки за-границу, то въ томъ случаѣ не слѣдовало-бы строить прямое желѣзное сообщеніе Сибири съ Петербургомъ, имѣя въ ближайшемъ будущемъ окончаніе желѣзной дороги къ Либавѣ. Сами торговцы сознаютъ уже теперь, насколько важна будетъ эта дорога, для ихъ коммерческихъ дѣлъ и насколько, въ самомъ ближайшемъ будущемъ, она можетъ уменьшить настоящій отпущекъ товаровъ изъ петербургскаго порта. Въ такомъ смелѣ говорилъ напр. г. Блиновъ, занимающійся обширною хлѣбною торговлею. Черезъ годъ на либавской дорогѣ начнется пассажирское и товарное движеніе. Уже теперь въ Либаву приходитъ ежегодно до 180 кораблей, отправляется изъ Россіи львяное сѣмя, лѣсные товары, кожи, а привозится изъ за-границы: соль, сельди, вино, фрукты, колоніальные товары и краски. Главное преимущество либавской гавани, предъ другими портами Балтійскаго моря, состоитъ въ томъ, что она замерзаетъ только во время сильныхъ и продолжительныхъ морозовъ, и то на короткое время, почему и открывается гораздо ранѣе другихъ. Другое удобство гавани состоитъ въ томъ, что, устроенные на набережной ея амбары и

склады, способствуют къ скорѣйшей нагрузкѣ и разгрузкѣ кораблей. Были примѣры, что корабли разгружались и вновь нагружались въ теченіи трехъ сутокъ; такая скорость отправленія понижаетъ плату за фрахтъ и, такъ какъ либавскій портъ одинъ изъ самыхъ безопасныхъ въ Балтійскомъ морѣ, то и страховыя преміи съ приходящихъ и отходящихъ кораблей значительно ниже, чѣмъ въ прочихъ портахъ. Но гораздо болѣе значенія будетъ имѣть либавскій портъ съ построеніемъ желѣзной либавской дороги для товаровъ Сибири. По этому поводу позволяемъ себѣ привести здѣсь слова А. М. Ермолова, сказанныя имъ въ обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, во время публичныхъ преній о направленіи сибирской желѣзной дороги: «Собственно, разбирая этотъ вопросъ, говорилъ А. М. Ермоловъ, слѣдовало-бы остановиться на различіи, которое существуетъ и будетъ существовать между товарами, идущими за-границу. Одни изъ нихъ пойдутъ всегда водой, другіе-же по желѣзной дорогѣ; первые, не могущіе выдержать перевозки по желѣзной дорогѣ, пойдутъ, во всякомъ случаѣ, къ петербургскому порту, гдѣ-бы сибирская желѣзная дорога ни прошла: но для товаровъ, которые пойдутъ по желѣзной дорогѣ—это вопросъ иной. Желѣзная дорога строится для того, чтобы доставлять возможность передвигать товарные грузы во всякое время года, не стѣняясь ни временемъ, ни климатическими условіями. Приморскій портъ, пригодный для безостановочности такихъ передвиженій, не долженъ замерзать на полгода, какъ петербургскій, иначе товары, столь спѣшно привезенные по желѣзной дорогѣ, должны будутъ лежать въ складахъ, до тѣхъ поръ, пока портъ не очистится отъ льда, слѣд. петербургскій портъ не можетъ удовлетворить потребность безостановочнаго передвиженія, для котораго только и строится желѣзная дорога. Этимъ портомъ скорѣе будетъ Либава, потому что ея портъ почти вовсе не замерзаетъ, или замерзаетъ на нѣсколько дней; такимъ образомъ главный аргументъ, высказанный за сѣверную линію—необходимость приблизить Сибирь къ петербургскому порту, самъ собою падаетъ» *).

*) «О направленіи сибирской желѣзной дороги. Публичныя пренія въ обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ». Спб. 1870. Стр. 117 и 118.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ГРУЗЫ.

Говоря выше о сибирскомъ транзитѣ, мы сказали, что доходность урало-сибирской желѣзной дороги не была-бы обезпечена, въ какомъ-бы направленіи дорога ни была проведена, если-бы по ней двигался одинъ только сибирскій транзитъ *). Южная линія этой дороги представляетъ другія выгоды, сравнительно съ сѣвѣрною, разсчитывая на большее количество промежуточныхъ грузовъ. Мы указали единственный путь, для сибирскаго транзита, выработанный

*) Это доказывается, между прочимъ, слѣдующими соображеніями. Общее количество передвигающихся, въ настоящее время, въ оба конца, черезъ Уралъ, грузовъ, какъ показано въ вѣдомости, составленной депутатами, избранными сибирскими гундестовъ, свыше 21,000,000 пудовъ; по изъ нихъ до 2 1/2 милліоновъ слѣдуютъ, по открытіи навигаціи, сибирскими водяными путями, болѣе 2,000,000 слѣдуютъ, черезъ Тюмень, зимнимъ путемъ, болѣе 9,000,000 передвигается, между окрестностями Камышлова и южными округами Сибири, туда и обратно, подвозится къ Екатеринбургъ изъ Россіи до 6,000,000 и изъ Троицка и Петропавловска до 1 1/2 милліона, и вывозится отъ него въ пермскую губернію известія и алебастра до 900,000 пудовъ. Въ этомъ числѣ грузы, относящіеся, по тарифу желѣзныхъ дорогъ, къ I-му и II-му разрядамъ, составляютъ не болѣе 10%; остальное-же количество составляютъ сырые и громоздкіе продукты, относящіеся, по тарифу, къ IV и V-му разрядамъ. Для вычисленія валового дохода дороги, примемъ наимыгоднѣйшее условіе, что все количество грузовъ будетъ передвигаться по всему протяженію желѣзной дороги, что, въ сущности, ожидать нельзя, такъ какъ нѣкоторые грузы поступаютъ на желѣзную дорогу только въ Камышловъ или Екатеринбургъ и пройдутъ только на двухъ третяхъ ея длины. Съ другой стороны, допустимъ условіе, менѣе выгодное и причислимъ всѣ, передвигающіеся грузы, только къ III-му или IV-му разрядамъ тарифа. Въ первомъ случаѣ, исчисленное количество, 21,000,000 пудовъ, по тарифу, 1/50 коп. съ пудо-версты, доставитъ валового сбора до 7,000 р., съ версты, во второмъ, при тарифѣ 1/10 коп., съ пудо-версты, до 5,000 р. на версту. Такимъ образомъ, средняя цифра валового дохода предполагаемой сибирской дороги, проведенной по южному направленію, составитъ до 6,000 р. на версту, а по сѣвѣрной линіи еще менѣе, такъ какъ она проходитъ край, менѣе населенный и менѣе производительный. Внимательное обсужденіе изложенныхъ условій приводитъ къ тому заключенію, что сибирская желѣзная дорога, по какому-бы направленію она ни была устроена, едва-ли можетъ составить предпріятіе выгодное, способное окупить свое содержаніе и приносить нѣкоторый доходъ. Устраненіе подобнаго неудобства возможно лишь при направленіи дальнѣйшаго ея продолженія на связь съ желѣзнодорожною сѣтью, по такимъ мѣстностямъ, которыя, по своей населенности, производительности и торговлѣ, составляли-бы вѣрное ручательство, за доходность будущей дороги. («О направленіи сибирской желѣзной дороги. Публичныя пренія въ обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ» Спб. 1870. Стр. 41 и 42. Рѣчь Д. И. Ромашова).

всѣми условіями торговой жизни Сибири и центральной Россіи; посмотримъ теперь на промежуточные грузы по южному и сѣверному направленіямъ.

Количество промежуточныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ зависитъ, во 1-хъ, отъ густоты населенія мѣстности, по которой она проходитъ, отъ образа жизни и занятій жителей, отъ степени производительности края. Что южная линія предполагаемой сибирской дороги населена гуще, чѣмъ сѣверная, это мы считаемъ, послѣ преній, происходившихъ въ двухъ петербургскихъ обществахъ, совершенно доказаннымъ. Точно также не нужно будетъ повторять, что на южной линіи, кромѣ хлѣбопашества, жители занимаются промышленностью. Итакъ всѣ природныя условія почвы и климата, служащія главнѣйшими залогомъ развитія производительныхъ силъ всякой мѣстности, говорятъ въ пользу южнаго направленія урало-сибирской дороги: сѣверная окраина сплошной черноземной полосы, составляющей до 20% поверхности всей европейской Россіи, ограничивается южною частью пермской губерніи, т. е. уѣздами красноуфимскимъ, екатерицбургскимъ, капловскимъ и шадринскимъ, гдѣ хорошая черноземная почва встрѣчается лишь на линіи южной дороги, что можно сказать также относительно бирскаго уѣзда уфимской губерніи, между низовьями Уфы и Бѣлой и юго-восточнаго угла казанской губерніи, между лѣвыми берегами Камы и Волги, въ спасскомъ и чистопольскомъ уѣздахъ. Тоже слѣдуетъ сказать и объ уѣздахъ нижегородской губерніи, по которымъ пойдетъ южная линія. Относительно распредѣленія земли по угодьямъ, количество пахотныхъ земель, на южной линіи, также превосходить количество ихъ на сѣверной, въ пропорціи 30 къ 22¹/₃. По среднимъ урожаямъ хлѣба, полоса вліянія южной дороги производить хлѣба, по большей части, въ избыткѣ, тогда какъ по сѣверной линіи въ немъ ощущается ежегодный недостатокъ^{*)}.

Ежели говорить, что южная линія удаляется отъ болѣе хлѣбородныхъ округовъ шадринскаго, алуторовскаго и курганскаго, то все таки съ поясомъ своего вліянія, въ уѣздахъ камышловскомъ, шадринскомъ

^{*)} «Замѣтка о сибирско-уральской желѣзной дорогѣ», стр. 13.

и ялуторовскомъ, она всегда будетъ имѣть возможность подвозить къ Екатеринбургѣ хлѣбъ, въ количествѣ, вполнѣ достаточномъ, для снабженія горныхъ заводовъ на сѣверѣ отъ Екатеринбурга и въ бассейнѣ р. Чусовой. Болѣе значительные запасы сибирскаго хлѣба не могли-бы найти себѣ выгоднаго сбыта на европейскомъ склонѣ Урала, какъ по дороговизнѣ дальняго провоза по желѣзной дорогѣ, такъ и при конкуренціи мѣтнаго хлѣба южной части пермской и сѣверной — уфимской губерній, равно и подвозимаго къ Перми изъ губерній вятской и вверхъ по Камѣ.

Переходя отъ этихъ общихъ условій, отъ которыхъ зависитъ количество промежуточныхъ грузовъ по южной линіи предполагаемой урало-сибирской желѣзной дороги, условій, недостающихъ сѣверному направленію этой дороги, сколько-бы тамъ ни старались высчитывать свои грузы, переходя къ частностямъ, къ самымъ промежуточнымъ грузамъ, мы должны оговориться, что далеко не имѣемъ въ виду перечислить всѣ такого рода грузы, на что у насъ не достало-бы силъ, но постараемся обозначить такіе пункты въ этомъ вопросѣ, которые, по чему-бы то ни было, вышли спорными, постараемся разъяснить, на сколько возможно, возникшія недоразумѣнія и передать вытекающее отсюда убѣжденіе въ пользу выгоды южнаго направленія, въ справедливости котораго каждый безпристрастный читатель можетъ самъ убѣдиться.

По участку отъ Нижняго до Казани южная желѣзная дорога можетъ разсчитывать, во 1-хъ, на извѣстную часть черныхъ хлѣбовъ, заготавливаемыхъ на волжскихъ пристаняхъ, между Нижнимъ и устьемъ Камы, и на ниже-камскихъ. Г. Блиновъ, одинъ изъ шести, самыхъ крупныхъ, хлѣбныхъ торговцевъ на Волгѣ, утверждаетъ, что на этихъ пристаняхъ (не считая пристаней при Нижнемъ и Казани), при среднемъ урожаѣ, собирается одного только хлѣба до 8,000,000 п. Часть его ($\frac{1}{3}$) пойдетъ по желѣзной дорогѣ. Предполагаютъ, съ пристаней между Нижнимъ и Казанью, хлѣба пойдетъ, по желѣзной дорогѣ, 998,125 п., съ ниже-камскихъ — 2,350,000 п., хлѣба съ ближайшихъ волжскихъ пристаней казанской губерніи и трехъ пристаней ниже Камы 812,500 п.; кромѣ того сюда слѣдуетъ причислить хлѣбъ, привозимый изъ

мой въ нижегородской станціи желѣзной дороги, изъ нижегородской губерніи, въ количествѣ 630,000 п., всего-же 4,790,625 п. Въ этомъ расчетѣ берется количество хлѣбныхъ грузовъ, равняющееся только $\frac{1}{8}$ доли всего запаса хлѣба *). Нѣкоторые изъ этихъ грузовъ оставляются на зиму, нагруженными въ баржахъ, дожидаться весны, потому на нихъ можетъ рассчитывать желѣзная дорога. Въ этомъ расчетѣ мы пропустили льняное сѣмя, часть котораго пойдетъ тоже по нижегородско-казанской желѣзной дорогѣ.

Какъ велики грузы этаго сорта товара, можно видѣть изъ того, что льняного сѣмени съ нижегородскихъ пристаней идетъ 1,180,500 п. Есть основаніе предполагать, что его пойдетъ, по желѣзной дорогѣ, болѣе чѣмъ другихъ хлѣбныхъ грузовъ, потому что, кромѣ причинъ, выставленныхъ нами для этого выше, въ главѣ о сибирскомъ транзитѣ, льняное сѣмя—товаръ цѣнный, биржевой. Если его пойдетъ только половинное количество, противъ годового запаса, то этотъ грузъ будетъ равняться 590,250 п. Общій итогъ хлѣбныхъ грузовъ, для нижегородско-казанскаго участка, будетъ равняться, такимъ образомъ, 5,380,875 п. Г. Любимовъ, защитникъ сѣвернаго направленія, высчитывая грузы, которые должны будутъ двигаться по линіи, имъ проектируемой, на участкѣ отъ Кунгура до Перми, помѣстивъ, въ числѣ грузовъ, и сѣмя льняное и пшеницу, тогда какъ эти товары могли-бы двигаться здѣсь по р. Сылвѣ, по которой могутъ ходить даже пароходы. Потому рассчитывая только на половину годовой пропорціи льняного сѣмени, мы не думаемъ, чтобы, сравнительно съ защитникомъ сѣвернаго направленія, погрѣшали много противъ истины. Относительно количества другихъ хлѣбныхъ грузовъ, о которыхъ говорили мы выше, изъ которыхъ многіе остаются зимовать въ баржахъ, было сдѣлано возраженіе, что не можетъ быть, чтобы много хлѣба, ежегодно, въ указанномъ участкѣ, оставалось въ баржахъ на зиму, тамъ, гдѣ застанетъ его ледъ. Изъ отчетовъ правленія VI округа путей сообщенія, говорили, видно, что на Камѣ и Волгѣ, начиная отъ Астрахани до Казани, зимую-

*) «Нижегородско-казанская и нижегородско-сызранская желѣзныя дороги», Спб. 1869. Стр. 10, 11 и 12.

щихъ грузовъ вовсе не было. Какъ хороши эти отчеты, мы имѣли уже случай доказать то г. Колюпанову, когда говорили о торговлѣ города Казани. Изъ разговоровъ съ хлѣбными торговцами мы убѣдились, что ежегодно хлѣбъ, захваченный остановкой льда, остается зимовать въ баржахъ, какъ-бы этому ни удивлялся г. Колюпановъ. Мало того, число грузовъ между Казанью и Нижнимъ стало замерзать болѣе съ открытіемъ нижегородско-московской желѣзной дороги. Хлѣбные торговцы спѣшатъ отправить хлѣбъ водою, самую позднюю осенью, до Нижняго, чтобы доставить его въ Петербургъ, къ открытію навигаціи въ петербургскомъ портѣ, когда цѣны на хлѣбъ бывають высоки, на 10⁰/о дороже, чѣмъ въ августѣ и сентябрѣ. Иногда грузять хлѣбъ въ то время, когда по Волгѣ идетъ уже сало (осенній ледъ). О количествѣ грузовъ, предполагаемыхъ нами къ отправкѣ, по желѣзной дорогѣ отъ Казани къ Нижнему, намъ говорили въ Казани крупный хлѣбный торговецъ И. Н. Соболевъ, что ихъ бываетъ даже больше. «Если будетъ устроенъ этотъ участокъ желѣзной дороги, говорилъ онъ, то торговцы хлѣбомъ не будутъ спѣшить отправкою хлѣба позднюю осенью, предпочитая такой рискованной доставкѣ хлѣба водою другую, болѣе вѣрную, по желѣзной дорогѣ. Руководствуясь этими соображеніями, смѣло можно предполагать, что болѣе $\frac{1}{3}$ части годового запаса хлѣба пойдетъ по желѣзной дорогѣ». Кто-же не знаетъ, что цифра будущихъ грузовъ по желѣзной дорогѣ, въ настоящее время, есть только предполагаемая, но за наше предположеніе, относительно доставки хлѣба, стоятъ сами хлѣбные торговцы. Наши цифры не сочинены въ тишинѣ кабинета, но провѣрены опытностью самихъ торговцевъ. Относительно зимовки хлѣба въ баржахъ прибавимъ еще, что мы имѣемъ также свидѣтельство П. А. Костливецва (который, вмѣстѣ съ другими, посланъ былъ депутатомъ отъ казанскаго земства въ Петербургъ, для хлопотъ о проведеніи южной желѣзной дороги), что въ прошлогоднюю зиму подъ Казанью зазимовали полтора милліона пудовъ разнаго хлѣба. Г. Колюпановъ называетъ все это баснями. «Вѣдь какъ мы ни незнакомы съ Россією, говоритъ онъ, но все-же это не внутренность Африки, о которой пока можно рассказывать все-

возможныя басни» (стр. 115). Не думаемъ мы, чтобы и о внутренней Африкѣ можно было теперь рассказывать всевозможныя басни! Не думаемъ также, чтобы напрасно казанцы и нижегородцы толковали о возможности перевозки части хлѣбныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ. Съ кѣмъ мы ни говорили объ этомъ предметѣ изъ хлѣбныхъ торговцевъ, мы получали обыкновенно одинъ и тотъ же утвердительный отвѣтъ. «Оставляя въ сторонѣ рѣшеніе этого вопроса вообще, говорить г. Кольшановъ, въ отношеніи къ казанско-нижегородской дорогѣ, правильная его постановка такова: пойдутъ ли хлѣбные грузы по желѣзной дорогѣ, параллельной теченію Волги и Камы съ ниже-камскихъ и волжскихъ пристаней до Нижняго? Очевидно, не пойдутъ, потому что удобство, скорость и дешевизна водяного пути, на этомъ пространствѣ, совершенно убиваютъ конкуренцію желѣзной дороги» (стр. 116). Отвѣтъ на это находится на стр. 10 и 11 «Замѣтки о сибирско-нижегородской желѣзной дорогѣ» составленной депутатами казанскаго земства. Вотъ что здѣсь говорится: «У насъ эти превосходныя, естественныя сообщенія полгода закрыты для навигаціи, торговое движеніе или должно прекратиться, или обратиться къ медленному и дорогому способу доставки — гужевому. Торговое движеніе не можетъ жить періодически: полгода умирать и полгода дѣйствовать. Правильность и постоянство въ движеніи столь же важно, для торговли, какъ и дешевизна этого передвиженія. Кто жилъ на Волгѣ зимою, тотъ знаетъ, что временному застою торговля предпочитаетъ гужевую перевозку, и едва ли по какому либо другому пути въ Россіи двигаются такіе громадныя обозы, какъ зимою по Волгѣ, а между тѣмъ имъ стоило бы только подождать нѣсколько мѣсяцевъ и воспользоваться этимъ дешевымъ естественнымъ путемъ; но однако они не ждутъ. Наконецъ, нужно прибавить, что путь этотъ, въ большей части своего протяженія, идетъ на такомъ разстояніи отъ рѣки, что слѣдо можетъ съ нею конкурировать. Хотя онъ нигдѣ не отклоняется далѣе 50 или 60 верстъ, но за то и весьма немного слѣдуетъ непосредственно берегу ея. Станція, находящаяся отъ пристани на 50 верстъ, будетъ имѣть въ своемъ районѣ передъ пристанью на каждый пудъ клади 4 к. преміи, потому

что, для перевозки этого груза гужомъ къ пристани, придется заплатить не менѣе 4 к. за пудъ, а по желѣзной дорогѣ увезутъ этотъ-же пудъ за 4 к. на 200 верстъ; слѣдовательно, будетъ гораздо выгоднѣе изъ ядринскаго или княгининскаго уѣзда, заплативъ 4 коп., отвести пудъ муки прямо въ Нижній, чѣмъ вывести на чебоксарскую или васильскую пристань и ждать отправки его въ Нижній до весны; тотъ-же расчетъ, но только съ другими цифрами, примѣнится и къ болѣе удаленнымъ уѣздамъ».

Нѣтъ сомнѣнія, что перевозка хлѣба по нижегородско-казанской желѣзной дорогѣ будетъ гораздо значительнѣе, чѣмъ мы полагали и ни въ какомъ случаѣ не ограничится принятою нами въ расчетъ $\frac{1}{8}$ всего количества мѣстныхъ хлѣбныхъ грузовъ. Чтобы убѣдиться еще болѣе въ этомъ, достаточно ознакомиться нѣсколько съ значеніемъ, какое имѣетъ въ хлѣбной торговлѣ Казань и соеднѣя съ ней хлѣбныя пристани, какъ напр., Чистополь, Мамадышъ, Спасскъ и проч., а также съ назначеніемъ, какое получаютъ хлѣбные грузы этихъ мѣстностей и съ условіями, при которыхъ производится ими хлѣбныя операціи.

Въ Казань и на пристани казанской губерніи, въ числѣ которыхъ главнѣйшія — Чистополь, Мамадышъ, Чебоксары, Спасскъ, Тетюши, Козьмодемьянскъ и Маринскій Посадъ, свозится, ежегодно, изъ казанской и смежныхъ съ нею губерній до 22 милл. пудовъ хлѣба.

Казань составляетъ, потому, одинъ изъ центровъ хлѣбныхъ операцій петербургскихъ и рыбинскихъ торговцевъ и мѣсто заготовки хлѣба, для войска. Операціи эти производятся, въ настоящее время, при весьма неблагоприятныхъ обстоятельствахъ. Главнѣйшія неудобства этихъ операцій состоятъ въ слѣдующемъ:

1. Закупка и заподраженіе хлѣба начинается съ октября или даже съ сентября; въ апрѣлѣ его начинаютъ нагружать, а въ юлѣ или августѣ онъ приходитъ въ Петербургъ. Слѣдовательно, капиталъ хлѣбной операціи обращается не менѣе года, а для зазимовавшихъ на пути грузовъ и полтора года.

2. Подвозка хлѣба отъ Казани и до волжскихъ пристаней къ мѣсту назначенія требуетъ довольно много времени. До Рыбинска хлѣбъ идетъ отъ 15 до 30 дней; отъ Рыбинска до Пе-

тербурга, по всѣмъ тремъ системамъ, въ сложности, до 50 дней, а всего, среднимъ числомъ, требуется до 70 дней, для доставки хлѣба до Петербурга. Но при случайностяхъ водяного сообщения и за этотъ срокъ доставки никогда поручиться нельзя.

3. Перевозка хлѣба можетъ производиться только въ извѣстное время года, какъ-бы настоятельно ни ощущалась потребность въ немъ, для снабженія-ли какой либо мѣстности или для выгоднаго торговаго оборота.

4. Самая перевозка обходится, относительно, не очень дешево: съ пристаней Волги, Свѣяги и Цивила въ Рыбинскъ до 10 коп. съ пуда, а изъ р. Суры 13 коп.; изъ Рыбинска въ Петербургъ, въ сложности, по тремъ водянымъ системамъ, до 19 коп., итого 32 коп. съ сурскихъ и 29 коп. съ прочихъ пристаней.

Съ устройствомъ нижегородско-казанской желѣзной дороги всѣ эти неудобства будутъ устранены. Существеннѣйшія условія всякой торговли — скорость, правильность и безостановочность передвиженія грузовъ, во всякое время года — будутъ соблюдены, въ отношеніи къ такой важной отрасли русской торговли, какова хлѣбная, и въ отношеніи такого первостепеннаго центра этой торговли, какимъ представляется Казань, съ окружающими ее пристанями. Затраченный на хлѣбъ капиталъ будетъ обращаться несравненно быстрѣе, потому что хлѣбные грузы могутъ быть доставляемы во всякое время года, въ самыя отдаленныя мѣстности, какъ въ С.-Петербургъ или Либаву, не болѣе какъ въ 10 дней. При столь быстрой доставкѣ хлѣбные грузы могутъ поспѣвать въ С.-Петербургъ къ началу навигаціи, когда иностранцы платятъ за хлѣбъ до 10% дороже, чѣмъ въ августъ и сентябръ. Наконецъ самая перевозка хлѣба по желѣзной дорогѣ обойдется не дороже, чѣмъ водянымъ путемъ. Примѣняя тарифъ московско-нижегородской дороги, т. е. по $\frac{1}{50}$ коп. съ пудо-версты, или 2 коп. за 100 верстъ, доставка хлѣба отъ Казани, черезъ Нижній и Москву, до С.-Петербурга, на разстояніи въ 1424 версты, обойдется 28, 48 коп. съ пуда, вмѣсто 29 коп., за доставку водою, а изъ мѣстностей, лежащихъ ближе Казани, и съ Суры отъ 23 до 24 коп. съ пуда, вмѣсто 29 или 32 к., платимыхъ водянымъ путемъ.

При столь существенно выгодныхъ условіяхъ, каковы скорость, безостановочность и дешевизна доставки, нѣтъ никакого сомнѣнія, что хлѣбные грузы Казани, а также волжскихъ и камскихъ пристаней, направятся, въ значительномъ количествѣ, по нижегородско-казанской желѣзной дорогѣ. Поразительнымъ и убѣдительнѣйшимъ доказательствомъ выгоды подобной перевозки можетъ служить московско-нижегородская дорога, по которой провезено хлѣба, въ 1865 г. 1,500,000 п., въ 1866 г. — 2,800,000 п., въ 1867 г. — 4,200,000 п., а въ 1868 г. одними казанскими купцами отправлено 7,000,000 пудовъ *).

По участку отъ Нижняго до Казани южная желѣзная дорога можетъ разчитывать, во 2-хъ, на слѣдующіе товары: въ Нижній, черезъ Казань, перевозится поташу и шадрику изъ уфимской и казанской губерніи до 250,000 п., кожъ яловыхъ и коневыхъ 70,000 п., кожъ козловыхъ 20,000 п., воску и меду 20,000 п., мыла 200,000 п., свѣчь стеариновыхъ 120,000 п., салныхъ 50,000 п., шетивы, гривы, хвостовъ 10,000 п., шерсти 100,000 п., овчины и мерлушки 60,000 п., пушного товару 30,000, крупчатки 3,000,000 п., мануфактурныхъ товаровъ 50,000 п. **). Итого 3,980,000. Изъ Нижняго и черезъ Нижній въ казанскую, вятскую, уфимскую и пермскую губерніи и въ Сибирь мануфактурныхъ, колоніальныхъ, москательныхъ, аптекарскихъ и бакалейныхъ товаровъ, сахару, табаку, винъ, фаянса стекла и разныхъ другихъ грузовъ, въ теченіи цѣлаго года, 4,620,000 пуд. Итакъ по нашему счету, собственно по участку отъ Нижняго до Казани (исключая сибирское сало, исключая грузы, которые едадутся съ участковъ отъ Казани до р. Вѣлой, и отъ р. Вѣлой до Тюмени) можетъ двинуться 13,980,875 п. Наша цифра разнится съ помѣщенной въ нижегородской брошюрѣ ***): мы нарочно пропустили 30,000 п. сибирскаго сала, которое мы

*) «Записка о нижегородско-казанской желѣзной дорогѣ, составляющей первое звено большой сибирской линіи,» сост. гг. Собко и Жербинымъ. Спб. 1870. Стр. 19, 20 и 21.

**) «Нижегородско-казанская и ниж.-сызр. жел. дороги». Спб. 1869. Стр. 13.

***) Мы будемъ называть такъ, для краткости, брошюру, изданную нижегородскими депутатами, подъ заглавіемъ «Нижегородско-казанская и нижегородско-сызранская желѣзныя дороги».

относимъ не къ промежуточнымъ грузамъ, а къ сибирскому транзиту, между тѣмъ какъ эта цифра принята нижегородской брошюрой. Мы приняли цифру мануфактурныхъ товаровъ, идущихъ изъ Казани, только въ 50.000 п. Мы положили только половинную пропорцію льняного сѣмени, противъ того количества, которое показано въ нижегородской брошюрѣ. Мы не приняли въ свой расчетъ, вмѣстѣ съ нижегородской брошюрой, цифры пассажировъ, потому что объ этой цифрѣ рѣшительно отказываемся высказать какое нибудь опредѣленное сужденіе.

Мы старались провѣрить эти цифры, насколько могли это сдѣлать.

Возраженія противъ цифръ, у насъ находящихся, взятыхъ нами, большею частью, изъ нижегородской брошюры, сдѣланы были такого рода. Г. Колюпановъ, говоря о количествѣ товаровъ, двигающихся между Нижнимъ и Казанью, замѣчаетъ, что изъ этого перечня цифръ, которыя находятся въ нижегородской брошюрѣ, въ которомъ онъ принимаетъ всѣ остальные цифры за вѣрныя, онъ не можетъ не остановиться на крупчаткѣ: «На счетъ крупчатки мы уже говорили, что ея всего размалывается въ самой Казани и около не болѣе 3,000,000 п., изъ этого количества должно положить, по крайней мѣрѣ, половину, на продовольствіе самой Казани и сосѣднихъ уѣздовъ, на водяную перевозку и на отпускъ въ губерніи вятскую и костромскую» *).

Въ бытность нашу въ Казани, мы узнали о товарахъ и водяныхъ мельницахъ этого города слѣдующее. Собственно въ Казани находится одна паровая мельница, замѣчательная своимъ устройствомъ, которая и лучше и больше извѣстной крохоняткинской, въ Ярославлѣ, покойнаго В. И. Романова. Но вблизи города, на правомъ берегу Волги, у Морквашъ, находится еще другая паровая мельница, не меньше первой, принадлежащая казанскому-же купцу, почему годовые обороты ея показываются обыкновенно, и совершенно справедливо, вмѣстѣ съ городскими. Кромѣ того въ Казани находится на р. Казанкѣ еще одна громадная

*) Экон. знач. сѣв. напр. уральской линіи. Стр. 114.

деревянная мельница, принадлежащая городу и сдаваемая въ аренду. Казанскими-же купцами арендуется нѣсколько большихъ мельницъ, по уѣздамъ, такъ что все производство славящейся своею добротностью въ самомъ Петербургѣ казанской крупчатки, можно сказать, въ рукахъ однихъ казанскихъ купцовъ. Производство казанской крупчатки, въ послѣдній годъ, по свѣдѣнiямъ, нами собраннымъ, далеко было выше 3,000,000 п. Такъ на однихъ крупчатныхъ мельницахъ, въ самомъ городѣ и въблизи его, въ послѣдній годъ, перемолото было до 640,000 пшеничныхъ мѣшковъ муки, изъ 4,000,000 п. пшеницы, слѣдов. 3,200,000 п. пшеничной муки, считая, по средней цѣнѣ, 7 р. 25 к. за мѣшокъ, на сумму 4,640,000. Включая-же работу на всѣхъ крупчатныхъ мельницахъ въ казанской губернии (въ ярдинскомъ уѣздѣ, въ свiяжскомъ—въ с. Муратовѣ и въ Набережныхъ Морквашахъ), слѣдуетъ положить количество вырабатываемой муки до 4¹/₂ милл. пуд., почему отпускъ 3 милл. пудовъ крупчатой муки по желѣзной дорогѣ не считается въ Казани нѣмъ изъ знающихъ основательно это дѣло, чѣмъ нибудь невѣроятнымъ; напротивъ, подтверждается всѣми, какъ дѣйствительный фактъ. Отпускъ крупчатки на сѣверъ, въ губернии вятскую и костромскую, невеликъ (600,000 п.) Кроме того размѣры паровой мельницы въ Морквашахъ увеличиваются вдвое, слѣдовательно и количество выдѣлываемой ею крупчатой муки увеличится также вдвое. Г. Колупановъ можетъ успокоиться послѣ этого объясненiя.

Далѣе г. Колупановъ, вслѣдъ за г. Смышляевымъ, говоритъ, что цифра мануфактурныхъ товаровъ, отпускаемыхъ Казанью въ Нижній, въ 350,000 п., какъ показано въ нижегородской брошюрѣ, не вѣрна (мы принимаемъ теперь только 50,000 п.). При этомъ онъ и самъ впалъ въ ошибку, упоминая о какомъ-то стеклянномъ казанскомъ заводѣ г. Журавлева, издѣлiя съ котораго приняты будто-бы въ расчетъ, при составленiи этой цифры (стр. 114). Слѣдуетъ увѣрить г. Колупанова, что такого стекляннаго завода никогда въ Казани не существовало; здѣсь находятся стеклянные заводы Желтухина, Месетникова, Юшкова, но завода Журавлева пока нѣтъ.

Относительно количества мануфактурныхъ товаровъ, отправляемыхъ изъ Казани, мы получили на мѣстѣ слѣдующія свѣдѣнія. Казань имѣетъ суконную фабрику Осокина, которая вырабатываетъ ежегодно на 105,000 р. с. суконъ, другую фабрику Пенкина, 5 китайскихъ фабрикъ, которыя вырабатываютъ китайки на 400,000 р., льнопрядильную и полотняную фабрику торговаго дома «Алафузова и Александрова», работающую на 345,000 р.; въ уѣздѣ казанскомъ находится, въ деревняхъ Бискорахъ и Кородуванъ, двѣ китайскихъ фабрики, производящихъ товару на 46,000 р., при д. Малыхъ Метескахъ бумажная (оберточная) фабрика, въ царевкокшайскомъ уѣздѣ; въ с. Воскресенскомъ стеклянный заводъ, производящій товару на 103,530 р., въ лаишевскомъ уѣздѣ химическій заводъ г. Лихачева, на которомъ получается до 50,000 п. соды, до 100,000 п. хлористаго кальція и до 25,000 п. осадочной извести; кромѣ того чрезъ Казань идутъ сукна изъ симбирской губерніи. Неужели послѣ этого цифра въ 50,000 п. мануфактурнаго товара, отправляемаго изъ Казани, можетъ показаться преувеличенною?

Мы неимѣемъ въ виду производить полный расчетъ свѣтъ грузамъ—это превышало-бы наши силы. Мы хотимъ только фактически подтвердить, что южная дорога имѣетъ достаточно промежуточныхъ грузовъ и притомъ болѣе, чѣмъ сѣверная.

Теперь посмотримъ на мѣстные грузы, на второмъ участкѣ южной линіи урало-сибирской желѣзной дороги, отъ Казани до нижней Камы. Начинаясь въ Казани, предполагаемая линія желѣзной дороги пересѣчетъ Каму у Мурзихи и пойдетъ по луговой сторонѣ этой рѣки къ Чистополю, потомъ къ Мензелинску, извѣстному своей ярмаркой, и достигнетъ станціи Иванова, близъ никола-березовской пристани, на Камѣ. Это направленіе приближаетъ дорогу къ Уфѣ, Оренбургу и Самарѣ, проходить по чистопольскому, мензелинскому и бирскому уѣздамъ, извѣстнымъ своей хлѣбородной почвой, перерѣжетъ р. Бѣлую и, слѣдовательно, воспользуется многими грузами ея бассейна (по р. Бѣлой сплавляется разнаго рода хлѣбовъ до 4 милл. пуд.), пройдетъ чрезъ Мензелинскъ, приблизится къ Чистополю и Елабугѣ, двумъ главнымъ

торговымъ городамъ на Камѣ (изъ которыхъ Чистополь отпускаетъ до $4\frac{1}{2}$ милл. пуд. хлѣба, а торговые обороты Елабуги равняются 15 милл. р.), и дастъ возможность воспользоваться верховыми славянскими грузами, идущими какъ по Камѣ, такъ и по Вяткѣ, и по которой сплавляется до 3 милл. п. разнаго рода грузовъ. Рельсовой путь, проходя по этому направленію, прорѣжетъ самыя богатныя и производительныя мѣстности камско-волжскаго бассейна, въ районѣ котораго скопляется много промежуточныхъ грузовъ.

Разныхъ хлѣбныхъ грузовъ, скопляющихся на пристаняхъ Камы, ниже Саранула, считается 19,680,000 пуд., въ томъ числѣ одного льняного сѣмени до 2 милл. пуд. Затѣмъ сала, юфти, кожи, щетины, волосъ, шерсти, поташа, спирта и прочихъ товаровъ этаго разряда—2,000,000 п. Кромѣ того изъ Казани, собственно въ Мензелинскъ, на ярмарку, идетъ бумажныхъ товаровъ, бакалейныхъ и колоніальныхъ болѣе 600,000 п. Оттуда обратно сала, кожи, металлическихъ издѣлій всего до 400,000 п. По исчисленію брошюры, составленной депутатами казанскаго земства, при одиночномъ даже сооруженіи этаго участка, грузъ, который двинется по немъ въ Казань и обратно, представляетъ цифру болѣе 5 милл. пуд., такъ что участокъ отъ Казани до Мензелинска и р. Бѣлой, совпадая съ направлениемъ торговаго движенія, не только въ Сибирь, но и въ Оренбургъ и Троицкъ, будетъ однимъ изъ самыхъ выгодныхъ и оживленныхъ участковъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ *).

Третій участокъ урало-сибирской дороги отъ Камы до Тюмени, относительно количества промежуточныхъ грузовъ, представляетъ во 1-хъ, перевозку металловъ.

Металлическіе грузы могутъ попасть на желѣзную дорогу только съ нѣкоторыхъ заводовъ, а именно: екатеринбургскаго монетнаго двора и механическаго заведенія, съ заводовъ: нижеисетскаго, верхнеисетскаго, алапаевскаго, рединскаго, бисертскаго,

* Записка о сибирско-нижегородской желѣзной дорогѣ. Казань. 1869. Стр. 4, 5 и 6.

пайтанскаго, сьвертскаго, верхне-сергинскаго, атигскаго и ниже-сергинскаго. Съ этихъ заводовъ, по предположенію г. Богдановича, можетъ понасть на дорогу до 2,000,000 п. металловъ. Если не всё изъ означенныхъ заводовъ найдутъ возможнымъ измѣнить старій способъ отправки, одинъ разъ въ годъ, грузовъ по Чусовой и Бѣлой, то такой недочетъ покроеся, очевидно, устройствомъ новыхъ паровыхъ заводовъ на самой линіи, не говоря о сооруженіи фабрикъ, по другимъ производствамъ. Съ промежуточныхъ пунктовъ дистанціи, а именно отъ р. Ирени, села Алтынова, Екатеринбургa, пойдутъ къ Тюмени известъ, мѣль и алебастръ, въ которыхъ нуждается западная Сибирь. Степная Сибирь, при сибирскомъ холодѣ, безъ кирпичныхъ построекъ существовать не можетъ. Въ обѣ стороны, т. е. къ Тюмени и Саранулу пойдутъ огнеупорная глина и каменная плита, которая находится въ изобиліи, не только близъ Екатеринбургa, но и по дорогѣ между Екатеринбургомъ и Сарануломъ. Изъ Екатеринбургa будутъ отправляться мраморныя вещи, памятники, подоконники, каминны и разныя каменные издѣлія. Изъ прикамскихъ лѣсовъ пойдутъ въ Сибирь дубовыя доски, ободья, полозья, мочала, рогожи, були и дубки. Уменьшенную до крайности цифру всего названнаго груза можно считать въ 800,000 п., — что опредѣлитъ участіе Урала въ движеніи тюменской дистанціи на 2,800,000 п. влад. Сверхъ того слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ нѣкоторые годы было отправлено внутрь Россіи и за-границу, изъ Екатеринбургa, до 200,000 п. хромовой руды, каковую кладь, раздѣливъ на три года, мы исчисляемъ въ 70,000 п.

Къ этому мы должны прибавить еще слѣдующія подробности: отъ Екатеринбургa до Саранула пойдетъ мѣдной монеты 80,000 п., мраморныхъ издѣлій, надгробныхъ памятниковъ, подоконниковъ и проч. 30,000 п., спирта отъ Красноуфимска до сергинскихъ заводовъ 2,815 п., отъ Красноуфимска до Екатеринбургa, для слѣдованія въ Тагиль, въ Кушву и въ невьянскій заводъ, до 30,000 п., соли отъ Тюмени до Екатеринбургa, до 100,000 п., пшеницы отъ Тюмени и ближайшихъ къ ней мѣсть до Екатеринбургa и далѣе до 500,000 п., серпы и горбуши въ западную

Сибирь до 3,000 п. Одинъ Саранулъ, по показанію председателя земской управы г. Мошкина, получаетъ изъ Москвы, съ нижегородской ярмарки и изъ Казани мануфактурныхъ и колониальныхъ товаровъ до 2 милл. руд., изъ которыхъ половина пойдетъ по желѣзной дорогѣ.

По болѣе полному исчисленію г. Богдановича этотъ участокъ желѣзной дороги обезпечиваетъ $7\frac{1}{2}\%$ чистаго дохода *).

Относительно грузовъ металловъ было сдѣлано возраженіе, что они не пойдутъ по желѣзной дорогѣ, имѣя болѣе дешевый путь по Чусовой и Камѣ. Съ другой стороны много упрековъ слышали составители нижегородской брошюры и за то, что заявили, что не разсчитываютъ ни на одинъ фунтъ уральскихъ металловъ. Но они заявили это потому, что и безъ грузовъ уральскаго желѣза доходность защищаемой ими линіи была обезпечена, а самый вопросъ о томъ, пойдутъ-ли эти грузы по желѣзной дорогѣ или нѣтъ, представлялся тогда еще спорнымъ.

Но нѣтъ сомнѣнія, что часть уральскихъ металловъ пойдетъ по желѣзной дорогѣ. Если защитники сѣверной линіи предполагаютъ, что по этой линіи можетъ идти извѣстная часть этихъ грузовъ (3 милл. руд.), то съ большимъ правомъ на нихъ можетъ разсчитывать южная линіи. Заводы, находящіеся на сѣверной линіи будущей желѣзной дороги, пользуются сплавомъ металловъ по Чусовой, тогда какъ для заводовъ, находящихся на южной линіи, этотъ сплавъ становится затруднительнымъ. Чусовая не можетъ быть названа безусловно неудобною рѣкою для судоходства: по ней сплавляется ежегодно до $5\frac{1}{2}$ милл. горнозаводскихъ грузовъ. Чусовая затруднительна для судоходства только въ верхнихъ частяхъ своихъ, гдѣ расположенные на ней заводы едва успѣваютъ, въ пору кратковременнаго весенняго половодья, сплавлять свои караваны; но ниже, начиная, приблизительно, съ пристани нижнетагильскихъ заводовъ, она становится болѣе и болѣе полноводною; сѣверные заводы, стоящіе въ этихъ нижнихъ, судоходныхъ частяхъ рѣки, не только свободно сплавляютъ караваны, въ продолженіи всего

*) «Проектъ сибирско-уральской желѣзной дороги». Стр. 25, 26 и др.

лѣта, но нѣкоторые, напр. нижнетагильскіе, даже давно замѣнили плоскодонныя барки особой конструкціи судами, которыя служатъ имъ по 6—8 лѣтъ и удобны для взвода, вверхъ по Чусовой, съ грузомъ, чѣмъ заводы эти и пользуются, какъ самымъ дешевымъ способомъ транспортировки. Чусовая судоходна отъ впаденія въ Каму до Демидовской Утки, даже послѣ весенняго половодья, посреди лѣта. Разница для заводовъ, въ удобствѣ сплава по Чусовой, ясно указываетъ, какіе изъ нихъ нуждаются въ искусственномъ пути и какіе нѣтъ. Дешевый и удобный водяной путь, которымъ пользуются въ настоящее время нижніе (сѣверные) заводы, обѣщаетъ весьма невыгодную конкуренцію для той дороги, которая пойдетъ около нижнихъ судоходныхъ частей Чусовой, между чѣмъ какъ верхніе (южные) заводы, постоянно затрудненные въ средствахъ для сплава и пользующіеся возможностью его лишь весьма короткое время въ году, въ періодъ весенняго половодья, дѣйствительно нуждаются въ желѣзной дорогѣ, которая-бы, пройдя вблизи ихъ, облегчила доставку ихъ произведеній. Южная желѣзная дорога окажетъ еще другую услугу лежащимъ въ полосѣ ея вліянія заводамъ, по р. Чусовой. Замѣняя собою неудобный и кратковременный путь въ верхнихъ частяхъ Чусовой, южная желѣзная дорога положитъ предѣлъ истребленію лѣсовъ на плоскодонныя барки, такъ какъ верхніе (южные) заводы, по мелководію рѣки, неимѣютъ возможности сплавлять свои произведенія иначе, какъ въ плоскодонныхъ баркахъ, годныхъ на одинъ рейсъ *).

Оказанное сейчасъ считаемъ особенно важнымъ, для оцѣнки закамской линіи желѣзной дороги, проектированной г. Рапетомъ, о которой мы будемъ говорить въ слѣдующей главѣ нашего изслѣдованія.

Уже изъ этого видно, можетъ-ли желѣзная дорога, проектированная г. Богдановичемъ рассчитывать на металлическіе грузы. Еще болѣе въ этомъ убѣдимся, когда примемъ во вниманіе другое соображеніе. Металлическіе грузы, равно какъ и хлѣбные, могутъ

*) «Матеріалы для разработки вопроса о направленіи перско-уральской желѣзной дороги». Д. Смышляева. Сиб. 1869. Стр. 14, 15 и 16.

быть срочные. Выплавка металлов, не такъ какъ сборъ сала, продолжается цѣлый годъ, большая часть ихъ уходитъ по водѣ, но всегда вырабатывается послѣ отправки каравана такое количество грузовъ, которое выберетъ желѣзную дорогу, если понадобится металлъ къ сроку, ранѣ открытія навигаціи. Нужды какъ горнозаводской, такъ и народной промышленности требуютъ обращенія возможно большаго числа сплавляемыхъ водою горнозаводскихъ грузовъ въ срочные, передвигающіеся по желѣзному пути. Потребность въ желѣзѣ, съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ, увеличивается въ чрезвычайной степени: для одного ремонта рельсовъ на существующія и строящіяся дороги требуется до 7 милл. пудовъ рельсовъ ежегодно. Въ настоящее же время у насъ выдѣлывается ихъ ежегодно только до 1¹/₂ милл. пуд.; слѣдовательно до 5¹/₂ милл. пуд. мы должны получать изъ за-границы. Желѣзная дорога откроетъ возможность срочной поставки уральскаго желѣза на наши механическія заведенія, которыя не будутъ болѣе держать въ складѣ сорта желѣза, иногда долгое время остающіеся безъ употребленія. Нужды самой горнозаводской промышленности тоже требуютъ обращенія возможно большаго числа сплавляемыхъ водою горнозаводскихъ грузовъ въ срочные, передвигающіеся по желѣзному пути, — это будетъ видно изъ слѣдующаго факта. Г. Безобразовъ, въ своемъ путешествіи, нашелъ на алашавскихъ заводахъ въ складѣ до 150,000 п. желѣза, наработаннаго съ марта 1867 г., которое невозможно было двинуть до установленія санной дороги къ Чусовой и перевести на рынки, ранѣ навигаціи 1868 г. *). Тоже самое бывало въ меньшихъ размѣрахъ и на другихъ заводахъ. Наконецъ сама торговля желѣзомъ выиграетъ отъ срочныхъ металлическихъ грузовъ. Желѣзомъ запасаются теперь разъ въ году, въ Нижнемъ. Оттого желѣзный торговецъ затрачиваетъ весь свой капиталъ вдругъ или пользуется значительнымъ, продолжительнымъ и слѣдовательно дорогимъ кредитомъ, — въ обоихъ случаяхъ проценты ложатся на покупателя. Съ другой стороны, такъ какъ невозможно рассчитать правильно всю потребность желѣза на цѣлый годъ, то одни сорта

*) «Уральское горное хозяйство», стр. 119.

залеживаются у торговца, а другие расходятся неожиданно быстро и предложение их постепенно сокращается, в виду возрастающего запроса. Торговец поневоле и убытки залеживающихся сортов возмещает на ходяко-идущих и оттого цѣнность именно нужныхъ сортовъ еще болѣе повышается и притомъ независимо отъ общаго измѣненія цѣнъ, асообразность состояніемъ мѣстныхъ запасовъ. Всего болѣе замѣтно это на самыхъ дальнихъ пунктахъ, куда уходитъ уральское желѣзо, напрѣдвѣ Кіевѣ, гдѣ зимородъ, гдѣ

Южная линія желѣзной дороги, потому, должна разсчитывать на грузы уральскихъ металловъ. Нельзя опредѣлить только съ непогрѣшимой точностью ихъ количество, въ зависимости и

Намъ слѣдуетъ обратиться теперь къ промежуточнымъ грузамъ, выставляемымъ, какъ вѣрные, защитниками сѣвернаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги. Къ сожалѣнію, разсчитать грузы по сѣверной урало-сибирской желѣзной дорогѣ, за исключеніемъ закамскаго ея участка, еще не слѣдано. Мы ограничимся, потому, небольшими замѣтками. Первое затрудненіе, представляющееся, для опредѣленія выгоды по сѣверному направленію урало-сибирской желѣзной дороги, заключается въ томъ, что длину ея участка отъ Ярославля до Перми нельзя еще опредѣлить, потому что нивелированіе здѣсь пока (августъ 1870 г.) не слѣдано, тогда какъ линія отъ Нижняго до Казани подробно снята на планъ гг. Жербинымъ и Собко, а другой участокъ, по южному направленію отъ Казани до Сарапула, г. Петровымъ; точно такъ же съ точностью извѣстна и длина линіи гг. Богдановича. Предполагаютъ, что вся линія отъ Ярославля, чрезъ Кострому и Вятку, до Перми, будетъ составлять 920 верстѣ. Защитники южной линіи справедливо считаютъ ее длиннѣе. Чтобы сократить длину сѣверной линіи, г. Шиповъ чрезвычайно навивно предлагаетъ исключить 80 верстѣ, составляющихъ разстояніе между Ярославлемъ и Костромою, потому что отъ Ярославля до Костромы и безъ того устроится желѣзная дорога, которая сама себя будетъ окупать*). Не желаетъ ли онъ всоглаженіи за это вычесть изъ длины южной линіи разстояніе он между

*) «Уральская желѣзная дорога». Д. Шиповъ, стр. 10, изд. 1870 г.

Нельзя и Казанью, такъ какъ этотъ участокъ тоже будетъ, быть сомнѣнія, самъ себя окупать? Чтобы доказать, что постройка урало-сибирской желѣзной дороги, по сѣверному направленію, будетъ стоять дешево, г. Шиповъ говоритъ, что мѣстность, по которой она пройдетъ, самая легкая: нѣтъ ни большихъ рѣкъ, ни большихъ горъ и лѣсные материалы подъ рукою. Но эта дорога встрѣтитъ много глубокихъ болотъ, какъ, напримѣръ, около города Кадыя, за городомъ Макарьевымъ, въ лѣсахъ, и за Ветлугой. Эти болота еще мало обследованы, но извѣстно, что они простираются верста на 15 и болѣе и мѣстами образуютъ трясины, даже озера, чрезвычайно глубокия. Въ предѣлахъ-же вятской губерніи дорогу придется вести по мѣстамъ гористымъ, какъ напримѣръ, между Котельничемъ и Орловымъ, а также въ вятскомъ, слободскомъ и глазковскомъ уѣздахъ. Особенныя препятствія представитъ горный краѣ, простирающійся отъ Сунскаго перевала, въ позняскомъ уѣздѣ до Кайгородскихъ болотъ. Его высота до 1,400 футовъ. Перейти этотъ краѣ будетъ, можетъ быть, труднѣе, чѣмъ Уралъ, въ окрестностяхъ Екатеринбурга *).

Поэтому напрасно предполагаетъ г. Шиповъ, что верста защищаемой имъ дороги будетъ стоять только 55 т. кредитныхъ рублей, а верста южной — 60 т. По сѣверному направленію, говорить онъ далѣе, нѣтъ для желѣзной дороги соперничества водного пути. Но Кострома и Ярославль будто-бы не могутъ получать сибирскіе товары по Камѣ и Волгѣ? Москва можетъ также получать сибирскіе товары по Камѣ и Волгѣ, и потомъ по нижегородской желѣзной дорогѣ. Такая доставка товаровъ, конечно, будетъ дешевле. Если по южной линіи нѣкоторые не рассчитывали на перевозку металловъ, въ томъ только убѣжденіи, что и безъ нихъ она будетъ окупаться, то защитникъ сѣверной линіи г. Шиповъ посылаетъ по сѣверной линіи грузъ металловъ въ 3,000,000 пудовъ!!! До сихъ поръ уральское желѣзо въ такомъ огромномъ количествѣ шло только на нижегородскую ярмарку, которая, поль-

*) «О сибирской желѣзной дорогѣ», г. Мельяникова («Совр. Лѣтопись» 1869, № 44).

зуюсь водяными путями, преимущественно Окой, распредѣлала его по всей центральной Россіи. Любопытно было-бы узнать, какъ со- служила-бы такую службу для Россіи Кострома? Положимъ, что 165,000 пуд. взялъ-бы на свой механической заводъ самъ г. Шиповъ, 367,000 п. взяла-бы Москва, 500,000 п. ярославская гу- бернія, 700,000 — это максимум — Улома, а остальное желѣзо куда- же отправять? Что-же сдѣлаютъ съ оставшимися на рѣкахъ 1,300,000 п. желѣза? Не слѣдуетъ забывать, что въ сосѣдней вятской губерніи есть свои заводы, въ уѣздахъ слободскомъ и гла- зовскомъ, отчасти уржумскомъ и сарапульскомъ, на которыхъ при- готовится разныхъ сортовъ желѣза отъ 300,000 до 400,000 п. Это желѣзо тоже пріѣдетъ въ Кострому и Ярославль — куда-же его отпра- влять? Въ Петербургъ? Но тамъ имѣется, для конкур- ренціи, дешевое иностранное желѣзо, съ которымъ можетъ-ли те- перь, пріѣхавши по рельсамъ, соперничать наше? Кромѣ того въ Улому никогда не пойдетъ 700,000 п. желѣза, а гораздо меньше, тѣмъ болѣе, что въ послѣднее время, какъ мы узнали, въ Ебате- ринбургѣ, отъ А. П. Стрельмана, близко знакомаго, по роду своей службы, съ горными заводами, владѣльцы симскихъ заводовъ на Уралѣ (въ сѣверной части уфимской губерніи) Балашовы, стали отпра- влять водою свой чугуны въ новгородскую губернію, гдѣ они имѣютъ передѣлочный желѣзный заводъ — николевскій, въ бѣлозер- скомъ уѣздѣ. Балашовы могутъ выставить на сѣверный желѣзный путь до 200,000 п. желѣза. Въ Петербургъ! Но чѣмъ докажутъ, что въ Петербургѣ купить дорогое отъ рельсовой доставки ураль- ское желѣзо, а не другое, дешевое, привезенное водою? Мы не спо- римъ, что Петербургъ нуждается въ желѣзѣ, владѣя огромнымъ количествомъ механическихъ заведеній, какаго нѣтъ ни въ одномъ другомъ мѣстѣ имперіи, что Петербургъ купитъ даже дорогое отъ провоза по рельсамъ желѣзо, но много-ли онъ его купитъ? Во вся- комъ случаѣ не миллионъ пудовъ. Петербургъ получаетъ одного заграничнаго желѣза 11 милл. пудовъ. Откуда, наконецъ, мо- жетъ взяться, для сѣверной желѣзной дороги, грузъ металловъ въ 3,000,000 пудовъ? Въ 1866 г. выработано было на Уралѣ всего желѣза 6,498,328 п., въ 1867 г. — 6,913,545 п., въ

1868—6,774,709 п., въ 1869—6,307,803 п. Изъ этого количества выработаннаго желѣза, средняя цифра котораго равняется только 6 милл. пуд., надобно отдѣлить, во 1-хъ, желѣзо для потребленія самого Урала, во 2-хъ, для низовыхъ поволжскихъ губерній, куда желѣзо идетъ съ лаишевской пристани, для Перси, для окскаго бассейна, для Нижняго-Новгорода, который, минуя ярмарку, самъ потребляетъ болѣе 700,000 п. Сколько-же послѣ этого останется его на долю сѣвернаго направленія желѣзной дороги? Неужели всѣ 3,000,000 пудовъ? Мы думаемъ, напротивъ, что доходъ сѣверной линіи желѣзной дороги, вычитанный г. Шиповымъ, отъ доставки желѣза, въ размѣрѣ 504,000 р., слѣдуетъ считать призракнымъ. Отъ пермской соли г. Шиповъ насчиталъ доходу, для своей линіи, 200,000 р. е., отъ перевозки льняного сѣмени 79,200 р., отъ перевозки сала 262,500 р. Но сало къ петербургскому порту будетъ двигаться всегда водою. Оно готовится всегда зимою, продается въ Петербургѣ въ августѣ, въ опредѣленные сроки; излишекъ времени, употребляемый на его перевозку, водою, неужели употреблять на то, чтобы оно лежало въ петербургскихъ складахъ? Намъ говорилъ А. М. Плъшановъ (близко знакомый съ торговлею саломъ), въ Екатеринбургѣ, что ранѣе августа никто не купитъ въ Петербургѣ сала, точно также, какъ ранѣе августа никто не купитъ въ Нижнемъ желѣза: къ чему-же будутъ торопиться съ его доставкой, къ чему будутъ заставлять его, за вышнюю, противъ водяной, плату, стремиться по рельсамъ сѣверной урало-сибирской дороги? Сало изъ Екатеринбурга всегда шло водою и никогда не оставитъ этого пути. Отъ перевозки такихъ товаровъ сѣверная линія получить, по счету г. Шипова, 2,300,000 р., а за пассажировъ, которыхъ въ оба конца будетъ двигаться 300,000, человекъ—1,800,000 р. Чистой прибыли, по такому счету г. Шипова, будетъ 7⁰/₁₀₀! Мы никакъ не думали, что можно быть настолько наивнымъ. Это наказаніе свыше, за казанскую крупчатку, надъ которой потѣшались защитники сѣвера!

Но гдѣ-же, спросимъ, промежуточные грузы по сѣверному направленію урало-сибирской желѣзной дороги въ участіе ея отъ Костромы до Перми? Ихъ нѣтъ! Объ нихъ пока не знаютъ даже

сами защитники этой линии. Вот как об этом говорит самый талантливый из них г. Колупановъ: «Защитѣмъ слѣдовало бы представить расчетъ грузовъ по сѣверной сибирско-уральской линіи; но составленіе агаго расчета, при недостаточномъ знаніи о мѣстѣхъ свѣдѣній, я не могу взять на свою отвѣтственность. Расчетъ этотъ будетъ помѣщенъ въ особой запискѣ, которая составляется подлежащими депутатами отъ прилегающихъ мѣстностей, на основаніи точныхъ свѣдѣній, о бо сужденіи ихъ свѣдѣнъ обща (!), по каждому разряду товаровъ» (2).

Если такъ скудны свѣдѣнія самихъ защитниковъ сѣвернаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги, то по участку отъ Ярославля до Перми, то, благодаря энергическимъ трудамъ г. Любимова, свѣдѣнія о количествѣ грузовъ по этой желѣзной дорогѣ, по участку отъ Перми до Тобола, поражаютъ своею точностью и подробностями. Бъ сожалѣнію, нельзя сказать того же объ ихъ вѣрности и, сколько намъ удавалось слышать, составившееся объ нихъ мнѣніе, въ средѣ самого купечества, признало ихъ преувеличенными. Мы здѣсь означимъ только промежуточные грузы, такъ какъ о сибирскомъ транзитѣ мы говоримъ въ другомъ мѣстѣ. Сюда принадлежатъ во 1-хъ, выдѣланная кожа и шитая обувь въ Кунгурѣ, которая отправляется по рельсамъ сѣвернаго направленія желѣзной урало-сибирской дороги въ такомъ количествѣ: отъ Кунгура до р. Тобола 50,000 п., отъ Кунгура до Екаторинбурга 20,000 п., отъ Кунгура до Нижняго Тагила — 1000 п., отъ Кунгура до Перми — 15,000 п. Всего, слѣдовательно, въ Кунгурѣ приготовится изъ выдѣланной и шитой кожъ 86,000 п., которые пойдутъ по рельсамъ желѣзной дороги. Мы считаемъ эту цифру крайне преувеличенной. Г. Любимовъ почерпнулъ ее изъ «Записки о значеніи города Кунгура», помѣщенной въ приложеніи къ протоколу пермскаго желѣзно-дорожнаго комитета (стр. 16—21). Но насколько преувеличены цифры въ этой запискѣ, образчикомъ того можетъ служить слѣдующій фактъ. Въ ней сказано, что кожевенное производство Кунгура должно быть оценено въ 1,200,000 р., что, конечно, совершенно не соответствуетъ действительности. (2) Эконом. значеніе напр. уральской линіи», Колупанова. Свѣд. 1869, стр. 116.

тогда какъ въ «Ежегодникѣ министерства финансовъ» за 1869 г., во всемъ кунгурскомъ уездѣ кожевенное производство оцѣнивается только въ 315,489 р. (стр. 215). Къ промежуточнымъ грузамъ по линіи г. Любимова принадлежатъ также мѣдная монета съ екатеринбургскаго монетнаго двора, въ количествѣ 80,000 п., принадлежатъ также мраморныя издѣлія, надгробныя памятники и другія подобныя вещи, приготовляемыя въ Екатеринбургѣ, въ количествѣ 30,000 п., и мѣдныя издѣлія (самовары, подносы, кушшны, тазы и чайники) съ суксунскаго завода, въ количествѣ 3,000 п. Весь этотъ грузъ очевидно пойдетъ также по южной дорогѣ г. Богдановича. Шкатулки, подносы и другія желѣзныя издѣлія съ Нижняго Тагила, въ количествѣ 5,000 п., показаны г. Любимовымъ также несоставляють промежуточнаго груза по одному сѣверному направленію, потому что южная линія должна примкнуть своей дополнительной вѣтвью, къ Тагилу и къ Кушвѣ. Что касается до спирта, какъ промежуточнаго груза, то него показано у г. Любимова отъ Красноуфимска до Кушвы 26,750 п., отъ Красноуфимска до Нижняго Тагила 8,407 п., отъ Красноуфимска до невянскаго завода 4,852 п., отъ Красноуфимска до сергинскихъ заводовъ 2,815 п., отъ каменскаго завода до Екатеринбурга 13,100 п., отъ каменскаго завода до шайтанскаго 876 п., отъ Перми до Кунгура 15,171 п. Слѣдуетъ здѣсь замѣтить, что Красноуфимскъ, отъ котораго идутъ, какъ мы видѣли, главные грузы спирта, стоитъ на линіи г. Богдановича. Къ промежуточнымъ же грузамъ по линіи г. Любимова, какъ она сама разсчитываетъ, принадлежатъ пеньва, коровья шерсть, клей и т. сивь-кали, которые движутся только между Кунгуромъ и Пермью, на разстояніи 87 верстѣ, въ количествѣ 42,000 п., на которые линія г. Богдановича разсчитывать не можетъ. Но серны и горбуши, въ количествѣ 3,000 п., поименованныя далѣе у г. Любимова, назначаемыя для западной Сибири, пойдутъ какъ по линіи г. Любимова, такъ и по линіи г. Богдановича. Вотъ всѣ главные промежуточные негорнозаводскіе грузы на линіи г. Любимова. Что же касается до бакалейныхъ, москательныхъ и колониальныхъ товаровъ (до Тюмени 600,000 п.), виноградныхъ винъ (до Тюмени 40,000 п.), чая

(300,000 п.), галантерейныхъ товаровъ (до Тюмени 600,000 п.) русскихихъ мануфактурныхъ товаровъ (500,000 п.) конскихъ хвостовъ, волоса, мѣховъ, щетины, пера, пуха, мяса, рыбы, коровьяго масла, орѣховъ кедровыхъ, сахара, кожъ сырыхъ и т. п., то мы причисляемъ эти сорта товаровъ къ сибирскому транзиту, о которомъ мы говорили отдѣльно.

Переходимъ теперь къ отдѣлу горнозаводскихъ грузовъ, по линии г. Любимова. По предположенію г. Любимова, по его линіи двинется 1,644,471 п. чугуна, 4,152,254 п. желѣза и 149,626 п. мѣди, 100,000 п. мѣднаго колчедана, 493,796 п. хромистаго желѣзняка и 1,114,443 п. руды изъ высокогорскаго рудника, что доставить дохода желѣзной дорогѣ на направленію г. Любимова, 549,592 р. Мы считаемъ такое громадное количество поименованныхъ грузовъ крайне преувеличеннымъ. На всемъ Уралѣ выдѣлывается не болѣе $6\frac{1}{2}$ милл. пудовъ желѣза и ножели изъ этого количества болѣе 4 милл. пуд. предпочтеть болѣе дешевую доставку по Чусовой и Камѣ желѣзной дорогѣ, проэктированной г. Любимовымъ? Извѣстно, что сама Сибирь потребляетъ тоже сибирское желѣзо, много-ли, мало-ли — это другой вопросъ, но г. Любимовъ съ заводовъ, находящихся на его линіи и въ полосу ея вліянія, заставилъ всю выработку желѣза двинуться по рельсамъ къ Перми и далѣе. Въ одной изъ своихъ предварительныхъ работъ («Пермско-уральская желѣзная дорога») г. Любимовъ, основываясь на авторитетѣ г. Нурова, бывшаго екатеринбургскаго городского головы, утверждалъ, что одинъ Екатеринбургъ потребляетъ уральскаго желѣза и металлическихъ издѣлій 360,000 п. на 700,000 р. с.; какъ-же теперь Екатеринбургъ останется безъ желѣза *). Извѣстно, что нѣкоторые изъ заводовъ, находящихся на линіи г. Любимова, продаютъ часть своего желѣза въ Лаишевѣ, для приволжскаго Низовья, Кавказа и Персіи, что составляетъ $\frac{1}{5}$ всей годовой выработки его; извѣстно, что Казань потребляетъ

*) Эта цифра перешла въ «Записку» г. Любимова въ измѣненномъ видѣ: вмѣсто 360,000 п. показана въ послѣдней цифра желѣза и металлическихъ издѣлій для Екатеринбурга въ 300,000 п. (стр. 52).

до 200,000 п. уральскаго желѣза, говорить-ли еще о главномъ рынкѣ желѣза — Нижнемъ — почему-же главные грузы желѣза двинутся на Пермь, для слѣдованія въ Петербургу? Повторяемъ еще разъ, что считаемъ такой расчетъ неосновательнымъ. Предположенія г. Любимова о количествѣ горнозаводскихъ грузовъ, которые доставятъ дохода для его линіи 549,592 р., основываются на количествѣ добытаго желѣза въ 1867 г. Заводы дѣйствуютъ неодинаково: въ одинъ годъ выдѣлывается на нихъ желѣза болѣе, въ другой годъ менѣе, почему-же количество добытаго въ 1867 г. желѣза на заводахъ возводитъ въ какую-то среднюю цифру, какъ-бы обязательную для каждаго слѣдующаго года? Предположеніе г. Любимова о количествѣ горнозаводскихъ грузовъ, имѣющихъ двигаться, въ будущемъ, съ заводовъ, лежащихъ на проектированной имъ линіи къ Перми, мы могли-бы считать только въ томъ случаѣ основательнымъ, если-бы было имъ доказано, напр., что все количество желѣза, 4,152,254 п., найдетъ потребленіе на линіи отъ Перми до Петербурга; но этаго доказать никакъ нельзя.

Г. Шиповъ и съ тремя милліонами пуд. срѣзался, что-же будетъ теперь, если придется въ Ярославль или Костромѣ распределять 4,152,254 пуд.? Главные партіи желѣза отправятъ, разумѣется, въ Петербургъ, какъ «главный центръ механической дѣятельности Россіи», но въ Петербургѣ одного заграничнаго желѣза получается болѣе 11,000,000 пуд. Если-же 4,152,254 п. желѣза отправляется въ Пермь не съ цѣлью ѣхать далѣе по рельсамъ, въ направленіи къ Вяткѣ, Костромѣ, Ярославлю и Петербургу, а съ другою цѣлью — плыть изъ Перми въ Лаишевъ и въ Нижній-Новгородъ, то мы думаемъ, что будетъ гораздо выгоднѣе для заводчиковъ большинство своего груза отправить по Чусовой, на обыкновенныхъ доморощенныхъ баржахъ, чѣмъ въ Перми, сдѣлавши крюкъ, грузить его въ чужія баржи, для слѣдованія за пароходами.

Переходимъ къ самымъ подробностямъ предположенія г. Любимова отправить такой громадный грузъ желѣза до Перми. Они не менѣе интересны и необходимы.

Изъ гороблагодатскаго округа, за исключеніемъ серебрянскаго

завода, будетъ ежегодно отпавляться до Перми, по предположенію г. Любимова, чугуна и разныхъ чугуныхъ припасовъ, орудій и снарядовъ 1,047,900 п., разныхъ сортовъ желѣза 203,500 п. и мѣднаго колчедана 100,000 п., что доставить громадную выручку для желѣзной дороги въ 127,031 р.

На стр. 113 «Записки къ прозѣту пермско-уральской желѣзной дороги» г. Любимовъ читаетъ: «Количество вырабатываемыхъ гороблагодатскими заводами произведеній опредѣлить трудно, ибо оно не соразмѣряется съ средствами заводовъ, а зависитъ отъ казенныхъ нарядовъ; въ послѣдніе годы производство ихъ вообще значительно сократилось. Академикъ Безобразовъ говоритъ, что по смѣтѣ на 1869 г. не предполагается исполненія никакихъ заказовъ для военнаго вѣдомства и всѣ дѣйствія кушвинскаго завода имѣютъ ограничиться плавкою чугуна для другихъ горныхъ заводовъ (вотеминскаго и пермскихъ), которые жалуются на дороговизну и убыточность для нихъ этого чугуна. Изъ всего этого можно заключить, что потребность военнаго вѣдомства въ продуктахъ кушвинскаго завода весьма незначительна и что въ настоящее время она почти прекратилась» *).

Потому, намъ кажется, вышеприведенную цифру дохода 127,031 р., для линіи г. Любимова, нельзя считать совершенно опредѣлившеюся.

Еще менѣе вѣрною мы считаемъ показанную г. Любимовымъ цифру въ 100,000 п. мѣднаго колчедана, отпускаемаго гороблагодатскимъ округомъ. Г. Любимовъ не говоритъ нислова, откуда онъ получилъ эту цифру; мы тоже объ этомъ ничего не знаемъ. Между тѣмъ 100,000 пудовъ!...

Верхне и ниже-шайтанскіе заводы, наслѣдниковъ г. Ярцева, выдѣлываютъ желѣза до 70,000 пуд. Самому г. Любимову доподлинно извѣстно, что эти заводы отпавляютъ желѣзо на нижегородскую армарку (стр. 125). Прямой путь сюда этому желѣзу былъ-бы на Сарapulь. Но г. Любимовъ такъ доказываетъ необходимость этимъ 70,000 пуд. прокатиться въ Пермь, на протяженіи 320 в., и

* «Уральское горное хозяйство» Спб. 1869. Стр. 58 и 59.

оттуда спуститься по водѣ къ Саранулу: «Сплавъ по Чусовой стоить 7 коп., а подвозка къ желѣзной дорогѣ, за 15 верстѣ, будетъ стоить 2 к., да по желѣзной дорогѣ до Перми, за 320 в., 6, 4, всего 8, 4 к.» (стр. 125.). Слѣдуетъ знать, что эти заводы стоятъ на самой р. Чусовой, это разѣ; да подвозка товара за 15 верстѣ будетъ стоить дороже 2 к. съ пуда. Если можно сплавить пудъ желѣза за 7 коп., я не заплачу 8, 4 коп.—это несомнѣнный фактъ. Къ какимъ натяжкамъ прибѣгаетъ г. Любимовъ!...

Тоже самое повторилось у г. Любимова съ билимбаевскимъ и съ другими шайтанскими заводами. Эти заводы тоже будутъ платить, по его предположенію, немного дороже противъ водяной доставки, единственно за удовольствіе прокатить свой товаръ по рельсамъ желѣзной дороги.

Но для названныхъ заводовъ прибавка противъ водяной доставки еще незначительна, сравнительно съ рединскимъ и маринскимъ заводами полковника Демидова, которымъ придется, по предположенію г. Любимова, прибавлять по двѣ и по три коп. Выписываемъ здѣсь эти расчеты г. Любимова.

Заводы.	До рединской пристани.	Гужевая подвозка.	Сплавъ по Чусовой.	Всего.
Рединскій .	— —	4 к.	6 к.	7 к.
Маринскій .	15 верстѣ .	3 к.	6 к.	7 к.
	Отъ желѣзной дороги г. Любимова.		Расстояние до Перми.	Плата по тарифу.
Рединскій .	30 верстѣ.	4 к.	315 в.	6, 3 к. 10, 3 в.
Маринскій .	45 в.	5 к.	315 в.	6, 3 к. 11, 3 в.

Сказаннаго, полагаемъ, будетъ достаточно, чтобы судить, какія неизбѣжныя доказательства находятся въ разбираемой «Запискѣ» г. Любимова.

Еще слѣдуетъ прибавить, что г. Любимовъ весьма точно вычислилъ количество хлѣба и овса, для продовольствія заводовъ, которое должно будетъ отправиться по проэктированной имъ линіи желѣзной дороги. Эти предметы продовольствія, при осуществленіи указанной линіи, будутъ доставляться для большей части заводовъ изъ шадринскаго уѣзда пермской губерніи и курганскаго округа тобольской. Очевидно г. Любимову еще неизвѣстна была, при составленіи этаго отдѣла своей книги, записка г. Колюпанова о снабженіи хлѣбомъ горныхъ уральскихъ заводовъ, преимущественно, изъ вятской житницы, а также нельзя не пожалѣть защитникамъ любимовской линіи, что свѣдѣнія о продовольствіи заводовъ не были обсужены г. Любимовымъ съ г. Колюпановымъ сообща, чего такъ пламенно желалъ послѣдній (см. 116 стр. его брошюры). Тогда-бы не было, по крайней мѣрѣ, такихъ жестокихъ противорѣчій, какія мы встрѣчаемъ у двухъ самыхъ ревностныхъ защитниковъ одной и той-же дороги, по вопросу о снабженіи хлѣбомъ Урала. О значеніи послѣдняго вопроса мы будемъ говорить въ слѣдующей главѣ.

Критика фактовъ, повѣрка ихъ дѣйствительной стоимости— вотъ главная задача настоящаго отдѣла нашего труда. Этаго именно недоставало, чтобы окончательно сформировалось убѣжденіе въ необходимости южнаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги.

Мы прибавимъ здѣсь еще слѣдующее заключеніе. По самымъ широкимъ соображеніямъ г. Любимова валовой сборъ отъ горнозаводской дѣятельности цѣлаго Урала, по самой, по его мнѣнію, выгодной и доходной урало-сибирской желѣзной дорогѣ отъ Перми, чрезъ Екатеринбургъ и Шадринскъ, до Бѣлозерской Слободы не превзойдетъ 1¹/₂ милл. рублей, что очевидно не можетъ окупать даже и весьма скромную эксплуатацію предположенной горнозаводской дороги отъ 400 до 500 верстъ длиною. Изъ этаго видно, что доходность урало-сибирской дороги не можетъ основываться только на передвиженіи однихъ продуктовъ, производимыхъ и потребляемыхъ, въ настоящее время, горными заводами. Въ этомъ отношеніи гораздо большаго вниманія заслуживаетъ существующее на Уралѣ торговое движеніе грузовъ, какъ изъ Сибири въ Россію и

обратно, такъ и между промежуточными пунктами. Первыхъ грузовъ, исчисляемыхъ, по передвиженію отъ Камы до Тобола, насчитывается самимъ г. Любимовымъ до 8^{1/2} милл., а вторыхъ до 4^{1/2} милл. (стр. 140—145 «Записки» г. Любимова). Слѣдовательно первостепенная, какъ болѣе выгодная, цѣль сибирской дороги должна удовлетворять прежде всего потребности существующихъ торговыхъ сношеній Сибири съ Россіей, при чемъ горнозаводскіе интересы, по необходимости, должны имѣть второстепенное значеніе. Самымъ производительнымъ и наиболѣе соответствующимъ этой цѣли оказывается южное направленіе урало-сибирской желѣзной дороги—отъ Тюмени, чрезъ Камышловъ, Екатеринбургъ и Красноуфимскъ до Николая Березовскаго, на Камѣ, близъ устья р. Вѣлой. «Никакая другая линія, сказалъ г. Нуровъ, въ своей «Запискѣ о сибирско-уральской желѣзной дорогѣ» никогда не будетъ въ состояніи создать сообщенія болѣе выгоднаго, производительнаго и настолько окупающаго затраты на свое сооруженіе и издержки на свое содержаніе».

VI.

У Р А Л Ъ .

Интересы уральскихъ горныхъ заводовъ, ихъ будущее и дальнѣйшій прогрессъ, требуютъ также проведенія южной линіи урало-сибирской желѣзной дороги, а не сѣверной, или какой нибудь другой.

Прежде всѣхъ другихъ проектовъ желѣзной дороги для Урала явился проектъ г. Рашета. Г. Рашетъ защищаетъ линію, которая начинается у г. Перми и оканчивается въ Сибири у г. Тюмени. Эта линія проходитъ по сѣверной части Урала, пересѣкая два большіе горнозаводскіе округа: ниже-тагильскій и алапаевскій, которые и послужили базисомъ для направленія всей линіи.

Южная линія урало-сибирской желѣзной дороги, проектированная полковникомъ Богдановичемъ, начинаясь ниже Саранула, пересѣкаетъ р. Уфу, потомъ направляется, черезъ горные заводы, на гг. Екатеринбургъ, Камышловъ и оканчивается въ Тюмени.

Изъ другихъ проектовъ желѣзной дороги черезъ Уралъ извѣстнѣе любимовскій, пермско-тобольскій, имѣющій цѣлью сохранить за Пермью начальный пунктъ линіи, и проектъ Михайлова, начинающійся у Осы и оканчивающійся у Тюмени.

По всемъ четыремъ проектамъ сдѣланы уже мѣстные измененія, которыя даютъ возможность опредѣлить сравнительныя протяженія каждой линіи. По южному проекту г. Богдановича, длина всей линіи, по послѣднимъ изысканіямъ, будетъ 740 в. Линія на Осу короче другихъ, но эту линію нельзя связать съ сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, а это необходимо, чтобы дорога приносила доходъ, а не убытокъ. Кромѣ того, эта послѣдняя линія проходитъ мѣстностями пустынными и мало производительными, оставляя въ сторонѣ самыя населенныя части кунгурскаго и красноуфимскаго уѣздовъ. Изъ этого мы видимъ, что первая мысль о желѣзной уральской дорогѣ заключала въ себѣ одни мѣстные интересы, часто невѣрно понимаемые. Сибирскій транзитъ, оживленіе сибирской торговли, доходность проектированныхъ линій, и другія стороны этого дѣла, стали разбираться позднѣе. Односторонній взглядъ на проведеніе уральской желѣзной дороги характеризуетъ прежде всего проектъ г. Рашета.

Проектъ г. Рашета имѣетъ цѣлью, если не исключительно, то преимущественно развитіе горнаго промысла. Его линія несколько не согласуется ни съ мѣстными условіями производительности края, ни съ направленіемъ существующаго торговаго движенія. Его линія имѣетъ односторонній характеръ—доставленія выгодъ только нѣкоторымъ частнымъ заводамъ.

Должно-ли предпочесть горное дѣло на Уралѣ всей массѣ разнородныхъ интересовъ торговли и промышленности въ безчисленныхъ ихъ проявленіяхъ? Должно-ли развитію Урала подчинить интересы Сибири и обширной при-уральской области, оставляемой далеко въ сторонѣ линіею г. Рашета? Конечно, нѣтъ. Начать съ того, что вся производительность двухъ заводскихъ округовъ, чрезъ которые проходитъ линія г. Рашета, не достигаетъ и 4 милл. р., тогда какъ обороты одного Екатеринбурга, оставленнаго линіею въ сторонѣ, равняются 12 милл. р.

Г. Рашетъ, защищая свое направленіе, полагаетъ, что слѣдующія три причины убѣдятъ въ его практичности:

1. Неистощимое богатство рудъ заводовъ: нижнетагильскихъ, алапаевскихъ, гороблагодатскихъ.

2. Возможность развитія тамъ производства, въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ, на каменномъ углѣ, открытомъ у кыновскаго завода и въ другихъ мѣстахъ на р. Чусовой.

3. Необходимость облегчить доставку металловъ съ заводовъ, ускорить оборотъ производительныхъ ихъ капиталовъ, чего можно достигнуть только посредствомъ желѣзной дороги.

Но противники направленія г. Рашета утверждаютъ, что въ той части Урала, которая избрана имъ для развитія горнаго промысла, нѣтъ никакой возможности возникнуть новымъ заводамъ; что надежды на каменный уголь не оправдались, что въ облегченіи транспортировки, въ ускореніи обращенія капиталовъ нуждаются не тѣ заводы, черезъ которые проходитъ линія г. Рашета, а напротивъ, болѣе южные, лишенные такихъ удобствъ сплава, какими уже пользуются нижнетагильскіе и проч. сѣверные заводы, наконецъ, что для развитія горнаго промысла болѣе простора, болѣе данныхъ въ южномъ направленіи желѣзной дороги, черезъ Ураль, линія-же г. Рашета направлена исключительно къ выгодамъ только нижнетагильскихъ заводовъ.

Рудныя залежи въ южной части Урала неистощимы; есть здѣсь и каменный уголь. Южная линія касается суходожскаго мѣсторожденія каменнаго угля, который, находясь въ 100 верстахъ отъ Екатеринбурга, не выдерживаетъ теперь гужевоы перевозкы, но при желѣзной дорогѣ будетъ доступенъ для всѣхъ заводовъ, лежащихъ близъ Екатеринбурга. Кромѣ суходожскихъ извѣстны залежи угля вблизи линіи, въ земляхъ государственныхъ имуществъ, въ дачѣ режевскаго завода, и южнѣе, по р. Синарѣ, въ дачахъ башкирскихъ; также у деревни Гробовой отысканы каменноугольныя копи г. Пандеромъ, вблизи самой южной дороги. По другую сторону Урала, также близъ линіи, открыты признаки угля въ михайловскомъ заводѣ. Слѣдовательно, относительно минеральнаго топлива, южная линія имѣетъ положительное преимущество передъ сѣвѣрною.

Что касается до рудъ, онѣ находятся въ екатеринбургскомъ округѣ въ такомъ громадномъ количествѣ и на такомъ обширномъ пространствѣ, что истощеніе ихъ немислимо, при самомъ обширномъ развитіи производительности. Обиліе ихъ ясно изъ того, что собственно руда сама по себѣ не имѣетъ здѣсь никакой цѣнности, хотя ежегодная добыча ея простирается до милліона пудовъ: стоимость ея опредѣляется только расходами добычи и перевозки. Въ сосѣдственномъ съ екатеринбургскимъ, сысертскомъ округѣ извѣстна сплошная масса рудъ, на пространствѣ болѣе 300 квадр. верстѣ. Кромѣ неистощимыхъ залежей богатыхъ бурыхъ желѣзняковъ, въ сысертскихъ дачахъ есть и магнитная руда. Все это убѣждаетъ, что на южной линіи есть все данныя, для свободнаго развитія горнаго дѣла, тогда какъ сѣверная линія г. Рашета не представляетъ въ этомъ никакой гарантіи: рудныя мѣсторожденія принадлежатъ тамъ только двумъ частнымъ владѣльцамъ, которые, весьма понятно, не уступятъ никому правъ на источники своего богатства, слѣдовательно, усиленіе горнаго дѣла зависѣло-бы уже исключительно отъ нихъ, но поставить будущность развитія Урала въ зависимость отъ положенія и средствъ двухъ лицъ, затрачивать при этомъ милліоны на счетъ государства—по меньшей мѣрѣ неосторожно. Другими словами это значило-бы построить дорогу на средства цѣлаго государства, но для выгоды только двухъ владѣльцевъ, которые съ проведеніемъ ея, сдѣлаются монополистами въ своемъ дѣлѣ, и въ результатѣ получится не увеличеніе промышленныхъ силъ цѣлаго государства, не развитіе русскаго горнаго дѣла, для чего только и мыслимы затраты казенныхъ милліоновъ, а развитіе заводовъ гг. Демидова и Яковлева, увеличеніе ихъ богатствъ, и безъ того самыхъ значительныхъ на Уралѣ. И послѣ этаго г. Колюпановъ говоритъ, что думать о преуспѣяніи нижегородской ярмарки значить развивать монополію; а какъ назвать проведеніе желѣзной дороги, для развитія благосостоянія двухъ лицъ?!...

Къ этому слѣдуетъ прибавить, что дрова въ сѣверныхъ заводахъ, тагильскихъ и гороблагодатскихъ, уже теперь дороже, чѣмъ

въ южныхъ, а каменнаго угля не предвидится, и что въ сѣверную часть Урала привлечь новое населеніе въ высшей степени трудно; даже коренное мѣстное населеніе остается неохотно; ниже-тагильскіе заводы нуждаются въ рабочихъ рукахъ и для настоящаго размѣра своего производства.

Напротивъ, по южному направленію, гдѣ руды не скучны, массами, въ немногихъ пунктахъ, а разбѣяны на большихъ пространствахъ, въ различныхъ владѣніяхъ, гдѣ есть избытокъ населенія, есть полный просторъ, для образованія новыхъ группъ заводовъ, которые въ итогѣ дадутъ огромное приращеніе производства и возбудятъ естественнымъ путемъ конкуренцію, безъ которой немислимы никакіе успѣхи.

Существующія средства сообщенія для сѣверныхъ уральскихъ заводовъ, пользующихся постояннымъ сплавомъ по р. Чусовой, и для южныхъ, имѣющихъ для сплава только нѣсколько дней въ году, тоже указываютъ пользу южнаго направленія урало-сибирской желѣзной дороги.

Что касается до ускоренія оборота капиталовъ, то устройство желѣзной дороги для ниже-тагильскихъ и прочихъ сѣверныхъ заводовъ нисколько не измѣнитъ оборота капиталовъ, ибо и по рельсовому пути металлы будутъ отправляться только до окончанія навигаціи, но этимъ заводы пользуются и въ настоящее время. Затѣмъ, если-бы, послѣ навигаціи, они и доставили, по рельсамъ, желѣзо въ Пермь, оборотъ капиталовъ не ускорится отъ того, гдѣ будетъ зимній складъ—на Чусовой, или на Камѣ, въ заводахъ, или въ Перми. Напротивъ, для заводовъ южной линіи, возможность отправлять металлы, до самаго закрытія навигаціи, составитъ важное облегченіе, существенно ускоритъ обращеніе производительнаго ихъ капитала.

Если рельсовой путь чрезъ Уралъ долженъ удовлетворять общимъ торговымъ интересамъ и содѣйствовать облегченію и развитію горнаго промысла вообще, тогда необходима чрезъ Екатеринбургъ не боковая вѣтвь, какъ предполагалъ г. Рашетъ, а главная

линія, составляющая отдѣлъ общей государственной рельсовой артеріи, связывающей все части имперіи. Путь на Екатеринбургъ, сохраняя установившееся издавна движеніе торговли, облегчить и заводы, не создавая монополіи одному или двумъ имѣніямъ.

Для заводовъ ниже-тагильскихъ и алапаевскихъ рельсовой путь не представляетъ ни удешевленія, ни ускоренія доставки, и, во всякомъ случаѣ, составляетъ не насущную потребность, а избытокъ удобствъ транспортировки, тогда какъ заводы, лежащіе близъ Екатеринбурга, равно транзитъ сибирскій и уральскій, будутъ лишены всякой возможности къ правильному, прямому передвиженію. Сѣверная часть Урала весьма мало получаетъ изъ внутреннихъ губерній, еще менѣе изъ Сибири, и почти ничего не доставляетъ отъ себя; мѣстность южнаго направленія составляетъ значительный рынокъ, какъ для Сибири, такъ и для Россіи.

Центръ торговаго движенія Урала составляетъ Екатеринбургъ, откуда товары распределяются въ различныхъ направленіяхъ, по видамъ торговли, въ чемъ и самъ Екатеринбургъ, разнородною производительностію своею и ближайшихъ пунктовъ, принимаетъ дѣятельное участіе; слѣдовательно, для торговыхъ оборотовъ, весьма важно, чтобы рельсовой путь помогалъ этому движенію, а не извращалъ нормальную транспортировку грузовъ, направляя ихъ, безъ всякой причины, къ сѣверу, вмѣсто прямого доставленія черезъ Екатеринбургъ.

Но было высказано мнѣніе, что Ирбитъ, при южной линіи, потерпитъ огромные убытки, придетъ въ упадокъ. На это отвѣчаютъ, что Ирбитъ, съ 3,493 жителями, сама по себѣ вовсе не составляетъ значительнаго пункта, въ ней нѣтъ ни фабричной, ни торговой дѣятельности; до изданія новаго положенія о гильдіяхъ, не было тамъ ни одного купца первой гильдіи. Отдаленное положеніе Ирбяти, на сѣверо-востокъ пермской губерніи, въ сторонѣ отъ пролегающаго нынѣ сибирскаго тракта, вдали отъ водяныхъ сообщений Сибири, упадокъ Кяхты, товары которой играли въ Ирбяти главную роль, и развитіе, въ тоже время, торговыхъ сношеній Россіи съ средне-азиатскими странами — все указываетъ на

то, что Ирбитъ, въ торговомъ отношеніи, утратила уже свой *raison d'être* и что близко время, когда купечество, въ замѣнъ ея, изберетъ болѣе удобный пунктъ для своихъ годичныхъ сѣздовъ, какимъ можетъ сдѣлаться, наиримѣръ, сосѣдняя Тюмень.

Переходимъ теперь къ линіи г. Любимова. Линія г. Любимова начинается тамъ-же, гдѣ и у г. Рашета, но оканчивается южнѣе всѣхъ прочихъ. Отъ Перми она идетъ, чрезъ городъ Кунгуръ, къ Екатеринбургѣ и Шадринску до Бѣлозерской Слободы, находящейся въ 49 верстахъ сѣвернѣе Кургана на р. Тоболѣ (711 в.). Сверхъ того г. Любимовымъ произведены изысканія варианта къ означенной линіи отъ города Осы до деревни Янчиковой (136 в.) и горнозаводской вѣтви, отдѣляющейся отъ главной линіи, въ 56 верстахъ западнѣе Екатеринбурга, по направленію на сѣверъ, чрезъ ниже-тагильскій заводъ, до кушвинскаго казеннаго завода, гороблагодатскаго округа (131 в.). Изысканія по ней сдѣланы въ 1869 г. Линія г. Любимова возникла изъ желанія соединить въ себѣ сѣверное и южное направленія, но, какъ всякая полумѣра, не имѣющая рѣшительнаго характера, не удовлетворяетъ, повидимому, никого, кромѣ развѣ жителей г. Перми, въ интересъ которыхъ она и задумана г. Любимовымъ, какъ пермькомъ. Врѣзываясь, сравнительно съ другими, далѣе, внутрь Сибири, она однакоже, не привлекла сочувствія сибирскаго торговаго сословія, ибо, оставляя въ сторонѣ существующіе пути и пристани, предлагаетъ новые, удобство и польза которыхъ подвержены большимъ сомнѣніямъ и возбудили живыя возраженія. Нижнѣшняя главная пристань сибирскихъ водъ — г. Тюмень — отъ которой начинается пароходство до Томска, отвергается проектомъ Любимова, за мелководіемъ р. Туры; но мелководіе это нисколько не затруднительнѣе мелководія Камы отъ Перми до Сарапула, а между тѣмъ никто еще не называлъ Каму рѣкой несудоходною, да и самъ г. Любимовъ не боится одинъ конецъ своей желѣзной дороги уперѣть въ мелководную Каму, у Перми, тогда какъ другой конецъ полагаетъ невозможнымъ примкнуть къ столь-же мелководной Турѣ. Изъ примѣчанія, напечатаннаго ниже, читатель усмотритъ разницу въ глу-

бинѣ фарватера на перекатахъ Туры и Камы *). Сравненіе этой глубины заставляетъ невольно удивляться, почему-же г. Любимовъ такъ твердо стоитъ за непригодность для судоходства р. Туры у

*) Вотъ сравнительная таблица мелей на Камѣ, между Пермью и Сарапуломъ и на р. Турѣ, между городомъ Тюменью и деревней Артамоновой.

Перекаты на Камѣ,		Футы.
выше Сарапула.		
(По свѣдѣніямъ г. Коллюпанова).		
Пермь.		
Перемѣна № 51 по Мулламъ и до Перми, Мулянка.		3 ¹ / ₂
» № 47 по Таборамъ	(Першинскій перекать.) (Таборскій Нижникъ.)	4 ¹ / ₂ 3
» № 47 по Оханску, Оханскій Нижникъ		3 ¹ / ₂
» № 45 по Казанкѣ, Казанка		3 ¹ / ₂
» № 44 по Молебной Слудкѣ, Напльвая		4
» № 42 по р. Тульѣ, осинскій		2 ¹ / ₂
» № 41 по р. Давыдовкѣ, ниже осинскаго переката		4 ¹ / ₂
» № 37 по Раздорному, о-въ Раздорный		4
» № 33 по Бостоватой, Бостоватиха		3 ¹ / ₂
» № 32 по Ванному истоку	(Поздерскаго о-ва.) (Савинскаго о-ва.)	4
» № 30 по Нечкину, Пещерскій		3
Сарапуль.		
Отъ Сарапула до Шумбута, на чистопольской слудкѣ,		
10 перекатовъ, изъ которыхъ каждый выше 4 футовъ.		

Тюмени, и доказываетъ, что удобнѣе будетъ устроить пароходную пристань у Вьлозерской Слободы на Тоболѣ? Можетъ-ли быть какое либо сравненіе между этими пунктами, и къ чему ведетъ

Перекаты на Турѣ,		Футов.	Четв.
до д. Артамоновой.			
(По свѣд. пермскаго желѣзно-дорожнаго комитета, стр. 55 и 56).			
Тюмень.			
1.	Яровскій	3 ¹ / ₂	6
2.	Перенкинский	2 ⁵ / ₈	4 ¹ / ₂
3.	Субботинскій	2 ¹ / ₃	4
4.	Нижне-субботинскій	4 ² / ₃	8
5.	Мальковскій	3 ¹⁹ / ₂₄	6 ¹ / ₂
6.	Аскоринскій	4 ² / ₃	8
7.	Ошкучковскій	3 ⁵ / ₂₄	5 ¹ / ₂
8.	Чепшинскій	3 ¹ / ₂	6
9.	Верхне-берковскій	4 ¹ / ₁₂	7
10.	Нижне-берковскій	4 ¹ / ₁₂	7
11.	Верхне-шешуковскій	4 ² / ₃	8
12.	Нижне-шешуковскій	3 ⁵ / ₂₄	5 ¹ / ₂
13.	Криводановскій	4 ² / ₃	8
14.	Сизановскій	4 ¹ / ₁₂	7
		3 ¹ / ₂	6
15.	Остановскій	4 ³ / ₈	7 ¹ / ₂
16.	Сахарные плесы	4 ¹ / ₁₂	7
17.	Мотушинскій	4 ¹ / ₁₂	7
18.	Бисаловскій	3 ⁵ / ₂₄	5 ¹ / ₂
19.	Покровскій	3 ¹⁹ / ₂₄	6 ¹ / ₂
20.	Ярковскій	3 ⁵ / ₂₄	5 ¹ / ₂
21.	Артамоновскій	3 ⁵ / ₂₄	5 ¹ / ₂

Здѣсь мы должны сдѣлать одно замѣчаніе. По свѣдѣніямъ г. Коллюпанова, самымъ мелкимъ перекатомъ на Камѣ въ 1869 г. былъ, осинскій, который имѣлъ глубины только 2¹/₂ ф. Но одинъ изъ нашихъ знакомыхъ крестьянинъ Ф. І. Лузинъ, служащій нѣсколько лѣтъ лоцманомъ на губинской баркѣ и знающій хорошо Каму, говорилъ намъ, что это невѣрно, что въ прошломъ году самымъ мелкимъ перекатомъ на Камѣ былъ не осинскій, а Костоватихинскій, который имѣлъ воды меньше 2¹/₂ ф.

споръ противъ очевидности: въ Тюмени и сейчасъ находится пароходная пристань, а около р. Бѣлозерской Тоболь запруженъ, во многихъ мѣстахъ, плотинами и около нихъ устроены водяныя мельницы, сданныя на продолжительные сроки въ аренду. Если это сравненіе можетъ убѣдить въ чемъ либо, то конечно совершенно въ противоположномъ тому, что хочетъ доказать защитникъ Перми.

При этомъ нельзя не замѣтить, что пароходство по сибирскимъ рѣкамъ не достигло еще тѣхъ усовершенствованій, которыя всеми признаны необходимыми у насъ, на Волгѣ. А именно: на всемъ протяженіи Волги никогда не ходятъ пароходы одной и той-же конструкціи; для нижнихъ частей ея употребляются пароходы многосильные, глубоко сидящіе въ водѣ, тогда какъ на срединѣ рѣки и выше, дѣйствуютъ суда менѣе массивныя, могущія свободно проходить перекаты. Этого порядка на Оби и Турѣ еще не существуетъ, и пароходы употребляются одинаковые, на всемъ протяженіи этихъ рѣкъ. Нельзя не сказать также, что по отзывамъ знатоковъ, самая конструкція сибирскихъ пароходовъ далеко не удовлетворительна, сравнительно съ волжскими и камскими; съ улучшеніемъ-же въ этомъ отношеніи, безъ сомнѣнія, и мели будутъ не столь страшны подъ деревней Артамоновой.

Самъ г. Любимовъ не скрываетъ, что Тоболь представляетъ тѣже неудобства для плаванія лѣтомъ, какъ и Тура; мы-же утверждаемъ, что Тоболь въ этой части даже вовсе несудоходенъ, и что факты, приводимые г. Любимовымъ (сплавъ двухъ барокъ и пароходный рейсъ весной, прибавимъ: до первой плотины) не доказываютъ нисколько возможности постоянного судоходства, тогда какъ дорога предпринимается именно для доставленія непрерывнаго транспортированія. Неувѣренность въ достиженіи этого уничтожаетъ всякое значеніе линіи г. Любимова, тѣмъ болѣе, что и на другой своей оконечности, на берегу Камы, она прекращается также самымъ невыгоднымъ образомъ, для сибирскаго транзита, который въ большинствѣ своемъ ненаправляется къ Петербургу, а идетъ на Казань и Нижній-Новгородъ, какъ мы указали выше. Пермь лежитъ въ сторонѣ отъ прямого пути съ Урала въ Россію; отъ нея можно продолжать линію только на Вятку, Кострому и проч. Но

рельсовой путь по такой непроизводительной мѣстности едва-ли будетъ выгоденъ; если-же, по случайностямъ торговли, иногда потребовалось-бы ускорить доставку товаровъ въ Петербургъ, это легко можетъ быть сдѣлано отправкою съ Волги, по рыбинской дорогѣ. Слѣдовательно, въ общихъ торговыхъ интересахъ, линия г. Любимова не представляетъ не только выгоды, но и никакихъ удобствъ.

Въ отношеніи собственно горнаго промысла линия г. Любимова ближе только къ заводамъ кнауфскимъ и суксунскимъ; но оба эти округа не имѣютъ данныхъ, для упроченія и развитія своей производительности; въ замѣнъ ихъ линия удалается отъ болѣе обширныхъ заводовъ — сергинскихъ, уфалейскихъ; затѣмъ, собственно въ отношеніи облегченія эксплуатаціи каменнаго угля, какъ средства для развитія горнаго дѣла, линия г. Любимова далеко уступаетъ линіи г. Богдановича и даже осинской, такъ какъ она удалена отъ сухоложскаго рудника *); вообще-же, для развитія горнаго промысла, желѣзная дорога должна доставить облегченіе транспортировки, преимущественно, массѣ тѣхъ грузовъ, которые не выносить теперь гужевою подвозки, а съ удешевленіемъ фрахта сдѣлаются доступными обширной эксплуатаціи. Въ этомъ смыслѣ доставка рудъ, каменнаго угля, чугуна занимаетъ первое мѣсто, особенно каменнаго угля; но онъ, какъ сказано, оставляется вдали отъ линіи г. Любимова, такъ что съ проведеніемъ ея нѣсколько необлегчаются нынѣшніе способы его транспортировки, или, другими словами, она непомогаетъ заводамъ, въ самыхъ существенныхъ ихъ нуждахъ. Въ замѣнъ горнозаводскихъ матеріаловъ, линия г. Любимова общаетъ удешевленіе транзита при-уральской области: кожъ, сала, мяса, масла, муки и проч. Но всѣ эти припасы, по цѣнности своей, могутъ выносить нѣкоторое увеличеніе фрахта легче, нежели каменный уголь, котораго стоимость и размѣры потребленія зависятъ именно отъ перевозки; притомъ жизненные припасы свозятся изъ многихъ пунктовъ, разбланныхъ на большихъ пространствахъ, вдали отъ желѣзной дороги, какое-бы она ни имѣла направленіе, и подвозъ ихъ къ Шадринску на линію г.

*) Уголь по другую сторону Урала, близъ д. Родной, еще не обследованъ; впрочемъ, линия г. Богдановича и осинская проходятъ также вблизи этой мѣстности.

Любимова или къ Камышлову, гдѣ проходить линія г. Богдановича, составляетъ, въ общемъ итогѣ, незначительную разницу, самую малую долю процента ихъ стоимости, тогда какъ для каменнаго угля передача 2—3 коп. за пудъ увеличиваетъ стоимость уже на сто процентовъ. Что-же касается до боковой вѣтви къ ниже-тагильскому заводу, которую, въ видахъ развитія горнозаводской промышленности, проектируетъ г. Любимовъ, то она не составляетъ преимущества или исключительной принадлежности одной линіи г. Любимова: таже самая вѣтвь можетъ быть проведена и къ линіи г. Богдановича *).

Здѣсь мы позволяемъ себѣ сдѣлать небольшое отступленіе.

Г. Любимовъ, защищая свой проэктъ, издалъ цѣлую объемистую книгу, подъ заглавіемъ: «Записка къ проэктору пермско-уральской желѣзной дороги» (Спб. 1870). Подробное описаніе мѣстности, по которой думаетъ онъ провести дорогу, геологическое исследование долины р. Чусовой, профессора Головкинскаго, на которой дѣлались, по порученію г. Любимова, розыски каменнаго угля, отчетливая карта пермской губерніи выдвигаютъ эту книгу на видное мѣсто, въ литературѣ разбираемаго нами вопроса. Слабая сторона этой книги заключается въ подробномъ исчисленіи торговыхъ грузовъ, которые должны будутъ двигаться по желѣзной дорогѣ **). Съ кѣмъ ни удавалось намъ говорить на Уралѣ, изъ мѣстныхъ торговцевъ, объ этихъ грузахъ, всѣ единогласно считали ихъ преувеличенными и невѣрными. Точно также считаются невѣрными и многія другія цифры у г. Любимова. Для подкрѣпленія нашихъ словъ мы сошлемся здѣсь на отзывы екатеринбургскаго головы В. В. Кривцова и одного изъ богатѣйшихъ торговцевъ саломъ въ Екатеринбургѣ И. Д. Баландина, съ которыми мы говорили объ этомъ предметѣ. «Чтобы увеличить цифру жителей въ Перми, говорилъ намъ В. В. Кривцовъ, г. Любимовъ считаетъ въ чертѣ

*) См. № 100 «Виржевыхъ Вѣдомостей» 1870 г., статью: «Сибирско-уральская желѣзная дорога».

**) Объ этомъ исчисленіи г. Любимова мы говорили въ главѣ о промежуточныхъ грузахъ.

города мотовилихинскій казенный заводъ. Крестьяне с. Шарташъ, въ 6 в. отъ Екатеринбургa, находятся въ одинаковыхъ отношеніяхъ къ Екатеринбургу, какъ и работники мотовилихинскаго завода къ Перми, отстоящей отъ него на 4 версты, однако никто въ Екатеринбургъ не считаетъ ихъ городскими жителями». Въ самомъ дѣлѣ, съ одинаковымъ правомъ можно было-бы причислить къ Екатеринбургу, по числу жителей, также верхъ-исетскій заводъ, находящійся въ полуверстѣ, селеніе Уктусъ, въ 3-хъ верстахъ, ниже-исетскій заводъ, въ 12 в. и березовскій, въ 13-ти. По замѣчанію И. Д. Баландина, показанные г. Любимовымъ, въ его книгѣ, грузы сала преувеличены. Г. Любимовъ говоритъ, что отъ р. Тобола до Перми пойдетъ, по проектированной имъ линіи 950,000 п. сала, отъ Шадринска до Кунгура 120,000 п., отъ Шадринска до Перми 80,000 п., отъ Кунгура до Перми 100,000 п. Такихъ грузовъ никогда не было и быть не можетъ. Сала сибирскаго въ 1870 г., говорилъ И. Д. Баландинъ, собрано немного болѣе 900,000 п. Кромѣ того сала, въ большинствѣ своихъ грузовъ, будетъ двигаться всегда въ Петербургу не по желѣзной дорогѣ, говорилъ И. Д. Баландинъ, а на коломенкахъ, сначала по р. Чусовой, а потомъ по Камѣ и Волгѣ, потому что цѣна доставки сала водою отъ Екатеринбургa (отъ пристани Крылосовой въ 60 в. отъ Екатеринбургa на Чусовой) до Петербурга—36 и 38 к. съ пуда, какой не можетъ быть на желѣзной дорогѣ, на этомъ-же разстояніи. Словамъ И. Д. Баландина мы не можемъ не вѣрить, потому что тотъ-же самый отзывъ о количествѣ сибирскаго сала мы слышали и въ Казани, отъ Н. К. Крестовникова, который покупаетъ сибирское сало для своего стеариноваго завода и самъ ведетъ торговлю саломъ въ Петербургѣ. Сало отправляется изъ Екатеринбургa дѣтомъ, съ открытiемъ навигаціи, и достигаетъ Петербурга въ августъ, зимою-же оно готовится, потому новыхъ грузовъ его съ проведеніемъ желѣзной дороги не будетъ *).

* По словамъ сарapulьскаго купца И. С. Жужина, у г. Любимова находится противорѣчіе въ показаніи количества сала и кожъ сибирскихъ. Если собирается въ Перми, по словамъ г. Любимова 1,250,000 п. сала, то кожъ сибирскихъ должно было-бы быть не 770,000, какъ показано въ книгѣ г. Любимова, а гораздо болѣе, потому

цифры о торговых оборотах г. Перми, о заводской его производительности *), о густоте населенія мѣстности, чрезъ которую пролегаетъ проектированная имъ желѣзная дорога и другія. Особенно страннымъ кажется, что для вычисленія количества жителей, въ пролегающей къ дорогѣ мѣстности, г. Любимовъ обратился къ устарѣлой и изъятой изъ употребленія картѣ Ошпермана. Вотъ какой онъ употреблялъ, для этаго вычисленія, приемъ: «Съ карты Ошпермана выписаны были всѣ безъ исключенія населенныя мѣста (которыхъ, прибавимъ, на картѣ 20-хъ годовъ было гораздо менѣе теперешняго), входяція въ полосу вліянія проектированной дороги, считая эту полосу по 50 верстъ, въ обѣ стороны, отъ каждаго пункта линіи, и затѣмъ цифры населенія ихъ взяты изъ «Списковъ населенныхъ мѣстъ», кромѣ селеній, которыхъ въ «Спискахъ» не оказалось, а такъ какъ неказавшіяся селенія представляютъ, большую часть, починки (?), выселки и тому подобныя пункты, во всякомъ случаѣ съ незначительнымъ населеніемъ, то на каждый изъ означенныхъ пунктовъ положено по 100 душъ населенія» **). Мы считаемъ такой оригинальный приемъ лишеннымъ всякой научной основы.

Обращаемся теперь къ линіи г. Богдановича.

Направленіе дороги чрезъ Уралъ опредѣляется тѣми цѣлями, которымъ она можетъ удовлетворить.

Насколько выяснился этотъ вопросъ въ настоящее время, большинство признаетъ главною цѣлью урало-сибирской желѣзной дороги — легчайшее и ближайшее сообщеніе между Сибирью и евро-

что, говоритъ И. С. Жульгинъ, каждая кожа даетъ немного болѣе 1 пуда сала. Цифрой количества кожъ можно провѣрить цифру количества сала. По цифрамъ г. Любимова можно заключить, что, если не количество кожъ, то количество сала показано имъ не вѣрно, или то и другое вмѣстѣ.

*) Напр. по свѣдѣніямъ, добытымъ нами въ пермскомъ статистическомъ комитетѣ, кожъ выдѣлывается въ Перми на 162,284 р., а г. Любимовъ показываетъ на 260,000 р., канатовъ, по первому источнику, на 12,000 р., а по показанію г. Любимова на 50,000 р., пароходовъ на 201,500 р., а по показанію г. Любимова на 228,000, и т. д., въ такомъ-же родѣ.

**) «Записка къ проекту пермско-уральской желѣзной дороги». И. И. Любимова Сиб. 1870. Стр. 107 и 108.

пейской Россіей. Всѣ другія цѣли этой дороги должны отодвигаться уже на второй планъ. Они могутъ быть достигнуты лишь въ той степени, насколько не вредятъ главной цѣли. Конечно, для выгоды эксплуатаціи самой желѣзной дороги нужно, чтобы она прошла, по возможности, мѣстами густо населенными, а не пустынными, чтобы она захватила въ полосу своего вліянія, по возможности, большее число промышленныхъ и торговыхъ пунктовъ. Но подчинять направленіе урало-сибирской желѣзной дороги исключительно однимъ интересамъ уральской горной промышленности, и въ особенности, интересамъ только двухъ или трехъ заводскихъ округовъ, было-бы невыгодно.

Удовлетворяя надлежащимъ образомъ главной своей цѣли—сближенію Сибири съ тѣми пунктами европейской Россіи, которые наиболѣе важны для сибирской торговли, желѣзная дорога сама собой принесетъ громадную пользу и той полосѣ при-уральскаго края, чрезъ которую она пойдетъ.

Линія желѣзной дороги, проэктированная г. Богдановичемъ, удовлетворяетъ главной цѣли—оживить сибирскую торговлю, сближить Сибирь съ производительнымъ центромъ европейской Россіи. Этой цѣли не удовлетворяетъ ни линія г. Рашета, ни линія г. Любимова.

Двѣ послѣднія въ томъ только случаѣ имѣли-бы разумное право на осуществленіе, если-бы сибирскій транзитъ, какъ пытались тщетно доказать, двигался-бы въ большинствѣ своемъ къ Петербургу, а послѣдній снабжалъ-бы Сибирь и среднюю Азію своими произведеніями.

Но большинство сибирскаго сырья движется къ Казани, къ Нижнему, къ Москвѣ, а не къ Вяткѣ, Костромѣ, Ярославлю и Петербургу.

Линія желѣзной дороги, проэктированная г. Богдановичемъ, удовлетворяетъ и мѣстнымъ интересамъ Урала. Приближая заводы къ мѣсту сбыта издѣлій, она находится въ одинаковомъ, приблизительно, разстояніи отъ заводовъ сѣвернаго и южнаго Урала. Близъ дороги находятся рудныя залежи, каменный уголь и много заводовъ. Екатеринбургъ, чрезъ который она проходитъ, есть центръ

горной промышленности на Уралѣ, — центръ не официально только назначенный, а центръ дѣйствительный, по топографическимъ условіямъ. Если горы Благодать и Высокая славятся своимъ магнитнымъ желѣзнякомъ, котораго добывается до 4 милл. пуд., то бурый желѣзнякъ, хотя и ниже магнитнаго, содержаніемъ руды, добывается по всему Уралу, ежегодно, въ количествѣ 20 милл. п. Кромѣ того значительная часть руды изъ Высокой (магнитной) горы идетъ на заводы средняго Урала и приходится имъ, конечно, дороже, нежели сѣвернымъ. Сверхъ того средній Уралъ, въ особенности вблизи Екатеринбурга, кромѣ бурога желѣзняка, поступающаго на выдѣлку чугуна, славится и другими горными богатствами. Здѣсь напр. разрабатываются многочисленныя мѣсторожденія хромистаго желѣзняка, который, въ видѣ руды, вывозится въ большомъ количествѣ за-границу, а отчасти въ Москву, на выдѣлку красокъ. Здѣсь также находятся многочисленныя мѣсторожденія мрамора, нѣсколько ломокъ яшмы и порфировъ, единственная въ Россіи ломка орлеца, и въ 40 в. отъ Екатеринбурга большія залежи наждака. Потому удалятся желѣзной дорогѣ отъ средняго Урала и Екатеринбурга неразчетливо, тѣмъ болѣе, что нигдѣ нельзя такъ дешево и удобно перейти Уралъ.

Линія г. Богдановича — тюменско-екатеринбургско-сарapulьская или никола-березовская, во-вторыхъ, есть самая прямая, по мѣстнымъ условіямъ, линія, самая удобная для постройки: нѣтъ ни большихъ горъ, ни большихъ рѣкъ, не предвидится туннелей, и въ-третьихъ, притягивающая къ себѣ наибольшую массу грузовъ.

Если невыгода ея заключается въ томъ, что она встрѣтитъ, въ окрестностяхъ р. Пыжмы, необширная болота, имѣющія не болѣе полутора аршина глубины, что она въ красноуфимскомъ и осинскомъ уѣздахъ, на протяженіи 30 верстъ, пойдетъ мѣстами слабо населенными, впрочемъ не такими, совершенно пустынными, какія встрѣчаются на линіи г. Рашета, что она оставляетъ въ сторонѣ промышленный городъ Кунгуръ, впрочемъ довольно близко отъ полосы своего вліянія, и губернской городъ Пермь, то выгодныя стороны линіи г. Богдановича возьмутъ рѣшительный перевѣсъ. Вы-

годы линии г. Богдановича заключаются въ слѣдующемъ: 1) она проходитъ чрезъ г. Екатеринбургъ; 2) оканчивается въ томъ мѣстѣ, откуда начинается безпрепятственное пароходство по сибирскимъ рѣкамъ и куда желаютъ провести желѣзныи путь Москва, Сибирь и купечество, торгующее на двухъ главнѣйшихъ армаркахъ Россіи—нижегородской и ирбитской; 3) проходить подлѣ сухоложскихъ каменно-угольныхъ копей, которыя уже разрабатываются; на дорогѣ же г. Богдановича находятся каменно-угольныя залежи, открытыя геологомъ Пандеромъ, при д. Гробовой; напрасно этотъ фактъ былъ пропущенъ г. Любимовымъ: по важности открытія каменный уголь при д. Гробовой заслуживалъ всегда упоминанія; 4) проходить чрезъ хлѣбородныя мѣста бирскаго уѣзда; 5) составляетъ, вмѣстѣ съ нижегородско-казанско-березовскою дорогою, ближайшую линію къ параллели Москвы; 6) ниже Николая Березовскаго пѣтъ мелей и перекатовъ на Камѣ и судоходство совершенно безпрепятственно, что важно для товаровъ, которыя, дойдя до Камы, будутъ отправляться водою въ низовые города.

Переходимъ къ другимъ отношеніямъ Урала, находящимся въ связи съ проведеніемъ здѣсь желѣзной дороги.

Говорятъ, что желѣзная дорога должна будетъ облегчить доставку на заводы хлѣба. Говорятъ, что естественная житница сѣверо-западной части Урала, той части, въ которой хлѣба обыкновенно не достаетъ на продовольствіе—вятская губернія, что излишку хлѣба послѣдней дастъ надлежащее направленіе только сѣверная линія желѣзной дороги. Говорятъ, наконецъ, что южная половина пермской губерніи весьма способна къ хлѣбонашеству и не нуждается въ хлѣбѣ, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ. Отсюда выводить преимущества линіи г. Любимова предъ линіею г. Богдановича, въ предѣлахъ пермской губерніи, относительно обеспеченія продовольствія.

Посмотримъ, на сколько все это справедливо.

Въ трудахъ пермскаго желѣзно-дорожнаго комитета находится письмо г. пермскаго губернатора къ г. Колупанову, въ которомъ съ подробностью разъясняется, какія части пермской губерніи болѣе про-

изводительны хлѣбомъ и какія болѣе нуждаются въ немъ. Мы сдѣлаемъ здѣсь необходимыя изъ него извлеченія *)).

«Изъ таблицы урожая въ хлѣба за 1868 г. видно, что только три уѣзда губерніи — кунгурскій, оханскій и красноуфимскій могутъ довольствоваться хлѣбомъ собственнаго произрастенія; осинскій уѣздъ также принадлежитъ къ числу хлѣбородныхъ въ губерніи и могъ-бы продовольствоваться собственнымъ хлѣбомъ, но усиливающаяся въ послѣднее время винокурение въ этомъ уѣздѣ требуетъ подвоза хлѣба извнѣ. А такъ какъ почти треть осинскаго уѣзда заселена башкирами, небрежно и нераціонально ведущими свое полевое хозяйство и занимающимся вмѣсто того лѣсопромышленностью, что поддерживается обиліемъ лѣсовъ въ уѣздѣ, то надо полагать, что въ будущемъ времени потребность для уѣзда въ привозномъ хлѣбѣ увеличится, а не уменьшится. Уѣзды шадринскій, камышловскій и ирбитскій считались прежде хлѣбороднѣйшими въ губерніи; изъ нихъ первый назывался даже житницею губерніи, но въ настоящее время не можетъ довольствоваться хлѣбомъ собственнаго произрастенія и прикупаетъ его извнѣ: въ уѣздѣ челябинскомъ оренбургской губерніи и въ округахъ курганскомъ, туринскомъ и тюменскомъ тобольской губерніи. Потребность въ этихъ уѣздахъ на привозный хлѣбъ значительно увеличивается существованіемъ въ нихъ сильнѣйшихъ въ губерніи винокуренныхъ заводовъ и развитіемъ винокурениа. Южная половина екатеринбургскаго уѣзда хлѣбородна и обезпечена мѣстнымъ хлѣбомъ; но вообще екатеринбургскій уѣздъ, при значительномъ числѣ населеннѣйшихъ въ губерніи горныхъ заводовъ и при неплодородіи почвы, въ сѣверной половинѣ уѣзда, нуждается и всегда будетъ нуждаться въ подвозѣ значительнаго количества хлѣба извнѣ. Затѣмъ всѣ остальные сѣверные уѣзды губерніи: пермскій, соликамскій, верхотурскій и чердынскій никогда не могутъ довольствоваться хлѣбомъ мѣстнаго

*) См. «Приложенія къ протоколамъ комитета», стр. 100—105.

произрастенія, вслѣдствіе неблагопріятныхъ для земледѣлія климатическихъ условій и дурныхъ качествъ почвы.»

«Относительно хлѣбородія почвы и обезпеченія народнаго продовольствія было-бы удобнѣе раздѣлить пермскую губернію, т. е. къ первой категоріи отнести уѣзды, обезпеченные хлѣбомъ мѣстнаго произрастенія: оханскій, кунгурскій, краснотуркестанскій и осинскій. Послѣдній обезпеченъ также соеѣдствомъ съ хлѣбородными уѣздами вятской и уфимской губерній—сарапульскимъ и бирскимъ и не будетъ нуждаться въ томъ хлѣбѣ, на который можетъ разсчитывать сѣверная линія уральской желѣзной дороги. Ко второй категоріи слѣдуетъ отнести за-уральскіе юго-восточные уѣзды шадринскій, камышловскій, ирбитскій и южную часть екатеринбургскаго, которые въ настоящее время хотя не отличаются хлѣбородіемъ, но обезпечены смежностью съ хлѣбородными уѣздами оренбургской и тобольской губерній и потому также не будутъ нуждаться въ вятскомъ хлѣбѣ. Въ третьей категоріи могутъ быть отнесены уѣзды посредственнаго хлѣбородія—пермскій и соликамскій и нехлѣбородный чердынскій, которые не могутъ продовольствоваться собственнымъ хлѣбомъ и получаютъ его теперь съ низовыхъ пристаней Камы. Въ отношеніи продовольствія хлѣбомъ этихъ уѣздовъ за рѣкой Камой останется прежнее ея значеніе, а сѣверная желѣзная дорога будетъ полезнымъ конкурентомъ Камы. Наконецъ, къ четвертой категоріи должны быть отнесены нехлѣбородный уѣздъ верхотурскій и мало хлѣбородная сѣверная часть екатеринбургскаго, которые большую часть хлѣба, необходимаго для продовольствія жителей, получаютъ въ настоящее время за 100—250 верстъ гужевою перевозкою и для которыхъ сѣверная (?) желѣзная дорога, несомнѣнно будетъ настоящимъ благодѣяніемъ.»

Г. Колюпановъ не воспользовался этимъ матеріаломъ, при составленіи своей книги о сѣверномъ направленіи урало-сибирской желѣзной дороги. Но онъ помѣстилъ послѣ, въ «Спб. Вѣдомостяхъ» (№№ 104 и 110, 1870 г.), двѣ статьи, по поводу обезпеченія хлѣбомъ сѣвера Россіи, въ которыхъ старался объяснить связь

этого вопроса съ проведеніемъ уральской желѣзной дороги. Всѣми признано, говорить онъ, что желѣзная дорога для Урала не только должна облегчить передвиженіе всякихъ заводскихъ грузовъ, но и дать возможность постоянной и дешевой доставки продовольственныхъ средствъ на горные заводы. Колебаніе задѣльной платы, составляющей, вмѣстѣ съ издержками управленія, болѣе половины продажной цѣны металла, зависящей отъ удешевленія или вздорожанія съѣстныхъ припасовъ, едва-ли для заводчика не существеннѣе измѣненій въ цѣнахъ на доставку издѣлій. Поэтому, то только направленіе желѣзнаго пути можетъ быть существенно выгодно для нашей горной промышленности, которое при удешевленіи провоза, въ тоже время, обеспечиваетъ и постоянное снабженіе заводовъ съѣстными припасами, по дешевой цѣнѣ. Обязательное количество хлѣба, заготавливаемое заводчиками для рабочихъ, съ уничтоженіемъ крѣпостного права, на нѣкоторыхъ заводахъ дошло до одной шестой части, а на другихъ вовсе уничтожилось; законъ объ обязательномъ заготовленіи хлѣба, сдѣлался мертвою буквою, по невозможности его исполнить; и только установленіе правильной хлѣбной торговли повсемѣстно въ заводскихъ округахъ послужитъ основой новаго и лучшаго порядка отношеній на Уралѣ. Поэтому вопросъ объ обеспеченіи съѣстными припасами горнозаводскаго населенія можетъ быть разрѣшенъ только при ближайшемъ разсмотрѣннн условій мѣстной хлѣбной торговли. Съ этой точки зрѣнія, съ которой мы вполне согласны, г. Колупановъ разбираетъ поставленный имъ вопросъ. Въ пермской губерніи недостаетъ для мѣстнаго продовольствія болѣе 12 милліоновъ пуд. хлѣба. Откуда же получаетъ пермская губернія недостающій ей хлѣбъ? Кама доставила около милліона пуд. (?), говорить г. Колупановъ, остальное количество было доставлено сухопутно, изъ уѣздовъ Глазовскаго и сарангульскаго вятской губерніи, изъ уфимской, оренбургской и южной части тобольской губерній. Потому, думаетъ г. Колупановъ, желѣзная дорога отъ Перми къ Глазову необходима. Мы съ этимъ мнѣніемъ не можемъ согласиться. Во-первыхъ, мы считаемъ цифру, о количествѣ недостающаго хлѣба въ пермской губерніи крайне преувеличенною, равно какъ другую, о количествѣ хлѣба,

доставляемаго пермской губерніи, по Камѣ, крайне уменьшенноу. Изъ сообщенныхъ намъ хлѣбными торговцами свѣдѣній оказывается, что пермская губернія едва-ли ежегодно нуждается, въ послѣднее время, въ 8 милл. пуд. разнаго хлѣба, Кама-же доставляетъ ей всегда болѣе 2 милл. пудовъ. Сарапулъ, напр., постоянно везетъ хлѣбъ въ Чердынь. Чердаки, какъ называютъ въ Сарапулѣ купцовъ Чердыни, бываютъ всегда постоянными покупателями хлѣба на сарапульскомъ рынкѣ. По показанію сарапульскаго хлѣбнаго торговца С. Н. Дедюхина, въ 1869 г. отправлено было изъ Сарапула въ г. Чердынь и закуплено было чердынцами въ Сарапулѣ болѣе 270,000 п. хлѣба. Оса выслала въ Чердынь, по Камѣ, въ 1870 г., 90,000 п., столько-же, въ нынѣшнемъ году, Сарапулъ. Сарапулъ доставляетъ обыкновенно хлѣба на пожевской заводъ г. Всеволожскаго, въ Добрянку гр. Строгонова, въ чермосскій и другіе заводы. Даже глазовскій уѣздъ, который, по словамъ г. Колюпанова, будетъ житницей для пермскихъ заводовъ, самъ получаетъ хлѣбъ изъ Сарапула. Можетъ быть г. Колюпанову неизвѣстно было, что на нѣкоторые винокуренные глазовскіе заводы закупаютъ хлѣбъ въ Сарапулѣ? Мы имѣемъ честь сообщить ему, что кахманскій заводъ Кононова, сергѣевскій и другіе глазовскіе винокуренные заводы закупаютъ постоянно въ Сарапулѣ до 200,000 пудовъ хлѣба. Сарапульскій-же хлѣбъ съ Камы поднимался всегда въ баркахъ, оставшихся пустыми, послѣ перегрузки желѣза въ баржи, подъ пароходы, вверхъ по р. Чусовой, на разныя заводы. Такимъ образомъ хлѣбъ съ Камы проникалъ даже въ Тагиль. Намъ извѣстно, напр., что въ нынѣшнемъ году одинъ Дедюхинъ отправилъ въ Тагиль 45,000 п. хлѣба. Туда-же отправляетъ хлѣбъ другой сарапульскій торговецъ Комаровъ. Уфимская, оренбургская губернія и южныя части тобольской, по нашимъ свѣдѣніямъ, гораздо болѣе доставляютъ пермской губерніи хлѣба, чѣмъ вятская губернія. Вятская губернія кормитъ Уралъ—это вѣрно, и вообще изъ глазовскаго, нолинскаго и сарапульскаго уѣздовъ неидетъ хлѣбъ въ пермскую губернію только при существованіи на заводахъ низкихъ цѣнъ. Въ 1870 г. мука, напр., на нѣкоторыхъ заводахъ была дешевле, чѣмъ въ Сарапулѣ. Но къ чему-же было,

ради только защиты сѣверной линіи желѣзной дороги, черезъ-чуръ преувеличивать значеніе въ этомъ вопросѣ глазовскаго уѣзда? Вятская губернія можетъ отпустить въ пермскую губернію самое большее — около 2 милл. пуд. хлѣба, потому уфимская и оренбургская губерніи и южныя части тобольской, къ которымъ примыкаетъ южная дорога, отпускающія остальной, недостающей Уралу хлѣбъ, имѣютъ наибольшую важность въ дѣлѣ снабженія Урала хлѣбомъ. Кромѣ вятскаго хлѣба, который идетъ на продовольствіе сѣверо-запада пермской губерніи, сюда-же идетъ мѣстный, кунгурскій хлѣбъ. Оханскій уѣздъ имѣетъ также достаточно хлѣба. Южная желѣзная дорога, проходя чрезъ хлѣбородныя бирекій и мензелинскій уѣзды, подвезетъ хлѣбъ къ Сарапулу, а оттуда онъ можетъ подняться или вверхъ по Камѣ, или двинуться далѣе на востокъ. Г. Колупановъ увѣренъ, что Кама потому не можетъ въ будущемъ доставить большее количество хлѣба, что цѣна хлѣба, при гужевома развозѣ съ камскихъ пристаней внутрь страны, дороже цѣны, по гужевому подвозу, изъ сосѣднихъ мѣстностей вятской губерніи, и это обстоятельство ничѣмъ измѣнено быть не можетъ. Последнее мы считаемъ совершенно голословнымъ и не заслуживающимъ никакого серьезнаго возраженія, потому что, намъ извѣстно, напр., что многіе извозчики изъ Перми ѣдутъ пустыми, и чтобы получить грузы въ два конца бывають согласны на очень низкія, за провозъ, цѣны. Этимъ объясняется, почему нѣкоторые изъ екатеринбургскихъ крупныхъ купцовъ имѣютъ мелкіе роды торговли, неотносящіеся къ ихъ специальности, для того только, чтобы возможно было пользоваться дешевымъ наймомъ извозчиковъ въ оба конца, сравнительно съ цѣною за одинъ путь. Гораздо большее значеніе, чѣмъ вятскій рынокъ, для сѣверо-западныхъ уѣздовъ пермской губерніи, имѣютъ тобольско-оренбургскіе рынки для сѣверо-восточныхъ, преимущественно, для верхотурскаго и сѣверной части екатеринбургскаго уѣздовъ. Эти мѣстности, въ которыхъ сосредоточивается наибольшее количество горныхъ заводовъ, съ наибольшимъ населеніемъ, можетъ снабжать хлѣбомъ южная желѣзная дорога. «Г. Богдановичъ, говоритъ г. Колупановъ, въ своей брошюрѣ (стр. 90), предпринялъ свою поѣздку въ Сибирь

въ то именно время, когда все пространство между Екатеринбургомъ и Сарануломъ голодало отъ неурожая: въ то время у него естественно могла родиться мысль обеспечить хлѣбомъ изъ Саранула южную половину пермской губерніи.» Теперь г. Колюпановъ самъ убѣдится, познакомившись ближе съ дѣломъ, что уѣзды шадринскій, камышловскій и ирбитскій сами прикупаютъ хлѣбъ въ уѣздѣ челябинскомъ оренбургской губерніи въ округахъ курганскомъ, ялуторовскомъ и ишимскомъ тобольской губерніи. Потомъ мы считаемъ доставку хлѣба и съ камскихъ пристаней по желѣзной дорогѣ до Екатеринбурга совершенно возможною. Точно также уфимскіе хлѣбные грузы, изъ уѣздовъ бирскаго, уфимскаго и мензелинскаго, пойдутъ, по южной желѣзной дорогѣ, въ уѣзды осинскій, кунгурскій и красноуфимскій. Осинскій-же уѣздъ, вълѣдствіе усилившагося, въ послѣднее время, винокурения, требуетъ подвоза хлѣба извнѣ. Замѣчательно, что въ этомъ районѣ одинъ изъ главныхъ торговыхъ пунктовъ есть село Ачитъ, на сибирскомъ трактѣ, въблизи линіи г. Богдановича, гдѣ бываеетъ самая значительная ярмарка въ красноуфимскомъ уѣздѣ, куда свозится много хлѣба, льняного сѣмени, кожъ, сала, щетины и проч. Эти товары составляютъ тоже новые грузы на линію г. Богдановича. Село Богородское, красноуфимскаго уѣзда, тоже питаетъ всѣ сосѣдніе заводы и даже богородскій хлѣбъ проникаетъ въ Кушву и Тагилъ. Вотяцкая деревня Гондырь (бирскаго уѣзда) кормитъ иргинскіе, васильскій и билимбаевскій заводы. Село Аскинь, бирскаго уѣзда, посылаетъ также свой хлѣбъ на разныя заводы. Такимъ образомъ, при южномъ направленіи желѣзной дороги, хлѣбъ для заводовъ будетъ получаться съ ближайшихъ окрестностей желѣзной дороги. Если будетъ предложена питательная вѣтвь желѣзной дороги отъ Екатеринбурга къ Тагилу, что предлагаетъ г. Любимовъ и съ чѣмъ мы вполнѣ согласны, то съ ближайшихъ окрестностей южной линіи желѣзной дороги хлѣбъ съ удобствомъ будетъ слѣдовать и къ сѣвернымъ уральскимъ заводамъ. Таково возможное разрѣшеніе этаго труднаго вопроса о снабженіи заводовъ хлѣбомъ.

Принимая во вниманіе все сказанное, мы вправдѣ будемъ заключить, что проектируемая г. Богдановичемъ желѣзная дорога

можетъ обеспечитьъ продовольствіе захватываемыхъ ею мѣстностей хлѣбомъ. Она прилегае къ тѣмъ горнозаводскимъ округамъ, гдѣ терпитъ недостатокъ въ хлѣбѣ не одно горнозаводское, но и мѣстное населеніе. Очевидно, что въ тѣхъ заводскихъ округахъ, гдѣ хлѣбопашество возможно, по условіямъ почвы и климата, нужда заставитъ извѣстную часть освобожденнаго отъ обязательныхъ отношеній и не обеспеченнаго въ продовольствіи заводскаго населенія приняться за хлѣбопашество и такимъ образомъ заводы въ тѣхъ мѣстностяхъ будутъ довольствоваться хлѣбомъ изъ ближайшихъ окрестностей. Какъ южная половина пермской губерніи, такъ и сѣверная, исключая уѣзда чердынскаго, который долженъ быть причисленъ къ нехлѣбороднымъ, способны къ хлѣбопашеству. Въ Верхотурьи и въ гороблагодатскомъ округѣ сѣютъ рожь, а въ послѣднемъ даже пшеницу. Правда, усиленіе хлѣбопашества въ горнозаводскихъ имѣніяхъ до сихъ поръ было самое слабое, но это обстоятельство находилось въ ближайшей связи съ положеніемъ рабочаго класса; это послѣднее, съ принятіемъ рѣшительныхъ мѣръ, особой, назначенной для того, сенатской ревизіей, должно будетъ въ скорѣе измѣниться. Горнозаводское населеніе, при прежнихъ своихъ обязательныхъ отношеніяхъ къ заводовладѣльцу, если и имѣло гдѣ-нибудь земельный надѣлъ, то будучи обязано заводскими работами, и въ то же время зная, что обезпеченіе его продовольствіемъ лежитъ безусловно на отвѣтственности владѣльца, не смотрѣло на земледѣліе, какъ на исключительный свой промыселъ и мало заботилось объ его усовершенствованіи. Надо полагать, что въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя отличаются хлѣбородіемъ, это положеніе, въ близкомъ будущемъ, должно измѣниться.

Желѣзная дорога проводится на Уралъ не съ исключительной цѣлью доставить всѣмъ заводамъ дешевый хлѣбъ, потому рѣшеніе ея вопроса о снабженіи хлѣбомъ заводовъ никогда не можетъ быть полное. Она имѣетъ несомнѣнное значеніе только для тѣхъ заводовъ, которые войдутъ въ полосу ея вліянія. Притомъ она едва-ли много понизитъ цѣны на хлѣбъ. «Дороговизна хлѣба», говорить г. Смышляевъ, явленіе временное и зависитъ отъ общаго возвышенія цѣнъ на этотъ необходимый продуктъ, и потому, при

помощи желѣзной дороги, уничтожить ее нельзя. Когда-же цѣны въ губерніи вообще не высоки, а заводамъ хлѣбъ все таки обходится дорого, то ясно, что существуютъ на это особенныя причины, которыя кроются въ самомъ положеніи заводовъ. Было время, когда заводчики не жаловались на дороговизну; имѣя свободный оборотный капиталъ, они закупали хлѣбъ прямо съ рынковъ. Теперь обстоятельства измѣнились: большая часть заводовъ покупаетъ его въ кредитъ, на условіяхъ тяжелыхъ, потому что хлѣбъ принимаетъ по цѣнѣ высокой, а поступающія въ уплату за него заводскія произведенія оцѣниваются дешево. Въ этомъ случаѣ также не поможетъ уральская желѣзная дорога» *).

Полоса вліянія желѣзной дороги на Уралѣ, опредѣленіе отношеній каждаго изъ главныхъ направлений сибирской дороги (гг. Рашета, Любимова и Богдановича) къ горнозаводской промышленности, количество заводовъ на каждой линіи, въ сравненіи съ другой, служили также предметомъ споровъ, какъ доказательство, убѣждающее въ пользу того или другого направленія урало-сибирской желѣзной дороги. Хотя число заводовъ не говоритъ еще въ пользу выгоды той или другой линіи, можетъ быть, напр., менѣе заводовъ на линіи, но заводы эти лучше устроены, хотя также въ настоящемъ случаѣ не важна даже ихъ настоящая производительность, а ожидаемая будущая, однако, для полноты обзора вопроса, переходимъ къ этому предмету.

Г. Колюпановъ доказывалъ, что по направленію г. Любимова находится всего болѣе заводовъ и что на нихъ выдѣлывается наибольшее число желѣза.

Тоже самое находится въ книгѣ г. Любимова. Однако между г. Колюпановымъ и г. Любимовымъ по этому вопросу, въ цифрахъ за одинъ и тотъ-же годъ, къ удивленію нашему, встрѣчаются противорѣчія **).

*) «Матеріалы для разработки вопроса о направленіи пермско-уральской желѣзной дороги», Д. Смышляева. Спб. 1869. Стр. 12.

** Г. Колюпановъ, напр., говоритъ, что по линіи г. Любимова, въ полосѣ ея вліянія 55 заводовъ (стр. 63), а самъ г. Любимовъ, въ своей книгѣ «Записка къ проекту пермско-уральской желѣзной дороги» насчиталъ 57 (стр. 152 и 153). По

Г. Мельниковъ, въ № 44 «Совр. Лѣтописи» 1869 года, доказывалъ, напротивъ, принявъ вліяніе желѣзной дороги по 60 верстѣ въ ту и другую сторону, что въ 1868 г. на линіи г. Рашета выдѣлано металловъ (кромѣ золота и платины) только на 6,521,087 р., а на линіи г. Богдановича на 6,890,775 р.

Точно также, говорилъ онъ, на пристаняхъ, въ районѣ линіи г. Богдановича грузилось разныхъ металловъ 555,000 пуд., болѣе чѣмъ въ районѣ линіи г. Рашета, а линія г. Любимова, въ отношеніи грузовъ по Чусовой, находится въ одинаковыхъ условіяхъ съ линіей г. Богдановича.

Въ 1869 г. на заводахъ по линіи г. Рашета, принимая число ихъ, приведенное въ книгѣ г. Коллюпанова, по добытымъ

счету г. Коллюпанова, по линіи г. Богдановича 30 заводовъ, а по счету г. Любимова— 29. На 55 заводахъ, лежащихъ въ полосѣ вліянія линіи г. Любимова въ 1867 г., какъ сосчиталъ г. Коллюпановъ, приготовлено было 2,870,052 пуда желѣза, 156,000 п. мѣди и 31 пудъ и 15 ф. золота (стр. 63), а по счету самого Г. Любимова, въ этой полосѣ заводовъ приготовлено было гораздо болѣе—609,823 п. чугунныхъ издѣлій, 3,054,883 п. желѣза и 75,684 п. мѣди («Записка къ проекту пермско-уральской жел. дороги», стр. 152; цифры г. Любимова и г. Коллюпанова все относятся къ одному и тому-же году: 1867). Еще болѣе погрѣшностей вкралось въ счетъ выработанныхъ металловъ, на заводахъ, лежащихъ въ полосѣ вліянія линіи г. Богдановича. На 30 заводахъ, лежащихъ на линіи г. Богдановича, по счету г. Коллюпанова, было выработано 1,937,289 п. желѣза, 132,162 п. мѣди, 31 пудъ 15 фунт. золота, а по счету г. Любимова—596,571 п. чугунныхъ издѣлій, 1,971,914 п. желѣза и 58,785 п. мѣди («Записка къ проекту пермско-уральской ж. д.», Любимова, стр. 152). Списокъ горныхъ заводовъ, лежащихъ по линіи г. Богдановича составляетъ г. Коллюпановымъ тоже небрежно. Такъ въ ревдинскомъ заводѣ, лежащемъ на линіи г. Богдановича, не показано у г. Коллюпанова сколько въ 1867 г. выплавлено чугуна, между тѣмъ какъ послѣдняго было выплавлено на этомъ заводѣ 183,772 пуда («Зап. къ проекту пермско-ур. ж. д.», Любимова, стр. 126). Желѣза въ ревдинскомъ заводѣ было выдѣлано, по показанію г. Любимова 201,541 п. (Стр. 126). О дѣятельности нижне-шайтанскаго и верхне-шайтанскаго заводовъ г. Коллюпановъ ничего не говоритъ, между тѣмъ какъ эти заводы, наследники Ярцева, выплавляютъ ежегодно до 200,000 п. чугуна, выдѣлываютъ желѣза до 70,000 и готовятъ дѣтля 50,000 п. («Зап. къ проекту пермско-ур. ж. д.», Любимова, стр. 125). Изъ этой фигуры умолчанія можно, пожалуй, подумать, что эти заводы, лежащія на линіи г. Богдановича, вовсе не дѣйствуютъ. Изъ горныхъ заводовъ графини Стенбокъ-Ферморъ, захватываемыхъ вліяніемъ линіи г. Богдановича упомянуть г. Коллюпановымъ только одинъ верхневинскій и пропущены два другіе: верхневинскій и уткинскій. Между тѣмъ верхневинскій заводъ приготовилъ въ 1867 г. 115,445 п. желѣза, а уткинскій выплавилъ 101,767 п. чугуна («Записка къ проекту пермско-уральской желѣзной дороги», Любимова стр. 120. См. карту пермской губерніи, къ проекту Любимова).

нами новѣйшимъ свѣдѣніямъ, въ Екатеринбургѣ и въ Перми, выработано было 4,528,375 п. чугуна, 3,023,914 п. желѣза, 95,221 п. мѣди; въ этомъ-же году на заводахъ, по линіи г. Любимова: 4,160,841 п. чугуна, 3,276,167 п. желѣза, 56,445 п. мѣди, 11,488 п. стали; наконецъ въ томъ-же году, на заводахъ, по линіи г. Богдановича, было выработано: 3,934,474 п. чугуна, 2,302,316 п. желѣза, 64,697 п. мѣди и 9,834 п. стали.

Если отъ Екатеринбурга будетъ проведена вѣтвь на сѣверъ до кушвинскаго завода, по проэкту г. Ушкова (изысканія сдѣланы въ 1869 г., вмѣстѣ съ изысканіями по линіи г. Любимова), то съ этою вѣтвью линія г. Богдановича будетъ имѣть наибольшую, сравнительно съ линіей г. Рашета, добычу металловъ и будетъ имѣть вліяніе на наибольшее, сравнительно со всеми линіями, число заводовъ, при чемъ почти всѣ казенные заводы пермской губерніи, кромѣ отдаленныхъ богословскихъ, будутъ находиться въ районѣ дороги и ея вѣтви.

Необходимость этой дополнительной вѣтви признается всеми единогласно, каковой-бы проэктъ кто ни защищалъ.

По этой дополнительной линіи, по добытымъ нами новѣйшимъ свѣдѣніямъ, въ 1869 г. выдѣлано было на заводахъ:

	Чугуна.	Желѣза.	Мѣди.
Въ верхне-туринскомъ заводѣ	254,587 п.	—	—
— кушвинскомъ	353,554 п.	—	—
— баранчинскомъ	204,778 п.	—	—
— висимо-уткинскомъ	—	240,873 п.	—
— висимо-шайтанскомъ	341,884 п.	—	—
— черноисточенскомъ	—	215,898 п.	—
— нижне-тагильскомъ	687,121 п.	197,544 п.	87,912 п.
— верхне-салдинскомъ	997,327 п.	—	—
— нижне-салдинскомъ	—	610,327 п.	—
— бынговскомъ	—	—	—
— петрокаменскомъ	391,522 п.	203,727 п.	—
— невьянскомъ			
— серебрянскомъ	—	174,747 п.	—
	3,230,773 п.	1,643,116 п.	87,912 п.

Такимъ образомъ общій итогъ для защищаемой нами южной линіи урало-сибирской желѣзной дороги будетъ, относительно годовой добычи металловъ, въ 1869 году: 7,165,247 п. чугуна, 3,945,432 п. желѣза, 152,609 п. мѣди и 9,834 п. стали.

Если-же принять счетъ г. Мельникова (а это будетъ справедливо), что на южной линіи находится не 30 заводовъ, какъ мы брали выше, а 48, то эта линія будетъ имѣть наибольшую добычу металловъ, сравнительно со всѣми другими линіями.

Остается еще спорный вопросъ о густотѣ населенія каждой изъ проектированныхъ линій, отъ чего, полагаютъ, можетъ зависѣть будущее число пассажировъ. Точно также каждая изъ спорящихъ сторонъ доказывала, что проектируемая ею линія есть самая населенная, какъ доказывали прежде наибольшую ея заводскую производительность. Но послѣ блистательной въ этомъ отношеніи защиты южной линіи Д. И. Романовымъ, намъ остается только сослаться здѣсь на его почтенный трудъ *). Благодаря его вычисленію, не подлежитъ болѣе никакому сомнѣнію, что населенность южной линіи гораздо плотнѣе, чѣмъ на двухъ остальныхъ линіяхъ—средней и сѣверной.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, мы искренно убѣждены въ пользѣ проведенія южной линіи урало-сибирской желѣзной дороги. Мы говоримъ теперь смѣло, что никакая другая линія не можетъ съ успѣхомъ состязаться съ ней въ спорѣ о первенствѣ. И это наше послѣднее слово.

Н. Н. Овсянниковъ.

*) См. въ брошюрѣ «О направленіи сибирской желѣзной дороги. Публичныя пренія въ обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ». Спб. 1870. Стр. 34, 35 и 36.

ИМЕННАЯ ВЪДОМОСТЬ

о дѣйствіяхъ горныхъ уральскихъ заводовъ въ 1869 году, составленная по свѣдѣніямъ пермскаго статистическаго комитета, и проверенная въ Екатеринбургѣ, по документамъ мѣстнаго горнаго управленія *).

НАЗВАНІЕ ЗАВОДОВЪ.	Количество выработаннаго чугуна.	Количество выработаннаго жельза.	Количество выработан- ной мѣди.	Количество выработанной стали.
ПО ЛИНИИ Г. РАШЕТА.				
Юговскій мѣдиплавильный казенный	—	62, 189 п.	7, 809 п.	—
Полазвинскій	—	67, 957.	—	—
Хохловскій	—	116, 839.	—	—
Добрянскій	—	299, 853.	—	—
Софійскій	вспомогате- льный къ	Добрянскому.		
Мотовилихинскій казенный пушечный	Приготавли- вается на	стальныхъ чугунныхъ пушекъ на 552, 537 р. (Сплавляется по Камѣ).		198, 928 р. и
Лысенскій	81, 896 п.	161, 333 п.	—	—
Кусье-александровскій	97, 811.	5, 809.	—	—
Кыновскій	128, 853.	—	—	—
Серебрянскій гороблагода- тскаго округа	—	174, 747.	—	—
Курашинскій кнауфскаго округа	Не извѣ- стно.		—	—

*) За сообщеніе этихъ свѣдѣній мы обязаны принести нашу искреннюю благодарность секретарю пермскаго статистическаго комитета И. А. Вѣлоруссову и генералъ-майору А. П. Стрельману.

Сылвенский	49,575.	156,785.	—	—
Нижне-сылвенский . . .	вспомогательный	к	сылвенскому.	
Саргинский	вспомогательный	к	сылвенскому.	
Уткинский	136,014.	2,295.	—	—
Шайтанский	—	—	—	—
Кушвинский	353,554.	—	—	—
Верхне-суринский . . .	254,587.	—	—	—
Барачинский	204,778.	—	—	—
Висимо-уткинский . . .	—	240,873.	—	—
Висимо-шайтанский . . .	341,884.	—	—	—
Черно-источечский . . .	—	215,898.	—	—
Нижне-тагильский . . .	687,121.	197,544.	87,912 п.	—
Выйский	вспомогательный	к	нижне-тагильскому.	
Верхне-салдинский . . .	997,327.	—	—	—
Нежне-салдинский . . .	—	610,327.	—	—
Лайский (нижний и верхний)	вспомогательный	к	нижне-тагильскому.	
Быньговский	—	—	—	—
Петро-каменский	391,522 п.	203,727 п.	—	—
Невьянский			—	—
Нейво-алапаевский . . .	489,658.	311,487.	—	—
Верхне-синячихинский . .	142,326.	—	—	—
Нижне-синячихинский . .	уничт оженъ.	—	—	—
Нейво-шайтанский . . .	171,464.	196,251.	—	—
—	4,528,375 п.	3,023,914 п.	95,221.	—
ПО ЛИНИИ Г. ЛЮБИМОВА.				
Добрянский	—	299,853 п.	—	—
Софийский	вспомогательный	к	добрянскому. (*)	
Полазинский	—	67,957.	—	—
Хохловский	—	116,839.	—	—

Юговский	—	62,189.	7,309 п.	—
Мотовилихинский	Приготавливать стальныя на сумму	552,537	шки на 19 р. (Сплавленые по Камб.)	8,928 р., и
Нытвенский	—	120,593 п.	—	—
Юго-каменский	—	58,520.	—	—
Юговский	—	3,685.	2,170.	—
Курашимский	—	—	—	—
Вязьмский	въ 1869 г.	не дѣйство	валь.	—
В.-иргинский	20,853 п.	66,770.	—	—
В.-саранинский	—	17,995.	—	—
Н.-саранинский	—	38,728.	—	—
Н.-иргинский	96,551.	18,645.	—	—
Бымовский	—	—	2,347.	—
Ашапский	—	—	3,192.	—
Суксунский	—	—	—	—
Молебский	} 328,788 п.	} 181,711 п.	} 2,284 п.	} 1,604 п.
Тисовский				
Уткинский	—	—	—	—
Нижне-сергинский	154,368.	181,313.	—	—
Верхне-сергинский	61,744.	203,429.	—	—
Атигский	—	30,052.	—	—
Михайловский	34,962.	122,875.	—	—
Козгинский	126,498.	73,344.	—	—
Висертский	—	—	—	—
Ревдинский	208,635.	153,665.	—	—
Маринский	вспомогательный къ ре	вдинскому.	—	—
Билимбаевский	522,082.	—	—	—
Верхне-шайтанский	} 248,150.	} 87,338.	} —	} —
Нижне-шайтанский				

Верхне-исетский	152,643.	106,548.	15,306.	4,945.
Сылвенский	49,575.	156,785.	—	—
Нижне-сылвенский	вспомогательный	кь	сылвенскому.	
Саргинский	вспомогательный	кь	сылвенскому.	
Уткинский	136,014.	2,295.	—	—
Шайтанский	—	7,581.	—	—
Шуралинский	вспомогательный	кь	верхне-тагильскому.	
Верхне-тагильский	267,856.	427.	—	—
Верхне-нейвинский	118,294.	113,968.	—	—
Нейвинский-рудянский	227,844.	109.	—	—
Нижне-нейвинский	вспомогательный	кь	верхне-нейвинскому.	
Верхне-рудянский				
Вогульский	вспомогательный	кь	верхне-тагильскому.	
Нижне-рудянский	вспомогательный	кь	нейвинско-рудянскому.	
Молебский	вспомогательный	кь	нейвинско-рудянскому.	
Нижне-исетский	226,917.	91,857.	—	—
Каменский				
Артинский		58,305.	—	4,939 и 30,500 литовокъ.
Сысертский	614,115.	277,926 п.	—	
Верхъ-сысертский	—	213,293.	—	—
Ильинский	—	63,226.	—	—
Съверский	269,998.	31,635.	—	—
Полевский	—	—	23,837.	—
Невьянский	276,443.	110,224.	—	—
Быговский				
Березовскіе золотые рудники	добыто	зола	та 27 п. 14 ф. на	213,214 р.
Мѣдной монеты съ екатеринбургскаго монетнаго двора.	приготовлено	было	монеты	1,581,225 р.
Екатеринбургская механическая фабрика		лафеты		
		15,300 п.		
	4,160,841 п.	3,276,167 п.	56,445 п.	11,488 п.

ПО ЛИНИИ Г. БОГДАНОВИЧА.				
Камбарский суксунского округа	—	48,318 п.	—	—
Артинский казенный	—	53,305.	—	4,839 п.
Верхне-саранинский	—	17,995.	—	нось лит. 30,500
Нижне-саранинский	—	38,728.	—	—
Верхне-иргинский	20,853.	66,770.	—	—
Нижне-иргинский	96,551.	18,645.	—	—
Суксунский	—	—	—	—
Тисовский	} 328,788.	} 181,711.	} 2,844.	} —
Молебский				
Уткинский				
Верхне-сергинский	61,744.	203,429.	—	—
Нижне-сергинский	154,368.	181,313.	—	—
Атигский	} 126,498.	} 30,052.	} —	} —
Козинский				
Михайловский	34,962.	122,875.	—	—
Вилимбаевский	523,944.	—	—	—
Нижне-шайтанский	} 248,150.	} 87,338.	} —	} —
Верхне-шайтанский				
Ревдинский	208,635 п.	—	—	—
Маринский	—	} 153,665.	} —	} —
Бисертский				
Сысертский	614,115.	277,926 п.	—	—
Верх-сысертский	—	213,293.	—	—
Ильинский	—	63,226.	—	—
Съверский	269,998.	31,635.	—	—
Полевский	—	—	23,837.	—
Верх-исетский	152,643 п.	106,548.	15,306.	4995
Верх-нейвинский	118,294.	113,968.	—	—
Уткинский	136,014.	2,295.	—	—

Ирбитский	—	108,780.		
Нижне-исетский	}	226,917.	91,857.	
Каменский				
Березовские золотые рудники.	добыто	30 лота 27 п.	14 фунт.	
Мѣдной монеты съ екатери- ринбургскаго монетнаго двора	приготов	лено было	монеты	1,581,225 р.
Екатеринбургская механи- ческая фабрика		лафеты 15,300 п.		
	3,934,474 п.	2,302,316 п.	64,697 п.	9,834.