



ПРОЕКТЪ

СИБИРСКО-УРАЛЬСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

До сего времени при учрежденіи нашихъ желѣзныхъ путей, *Общія со-
маніе* было обращено къ Западу и Югу. Стратегическія опасенія, *ображе-
нія.* интересы нашей торговли съ Европой, служили основаніемъ про-
ложенію линій. До сихъ поръ на Востокъ не было обращено долж-
наго вниманія. Колоссальное хранилище безчисленныхъ и нетрону-
тыхъ богатствъ, составляющихъ залогъ нашего кореннаго веще-
ственного превосходства надъ всей промышленной Европой, ожи-
даетъ того рычага, которымъ двинутся безжизненные силы. Сибир-
скій край нуждается не въ ссыльныхъ и не въ бродягахъ, а въ
работникахъ и капиталахъ. Онъ нуждается, слѣдовательно и прежде
всего, въ учрежденіи, правильно распредѣляющемъ рабочія силы и
капиталы. Онъ нуждается въ сближеніи съ центромъ Россіи, кото-
рый ужъ будетъ отсылать его товары къ западнымъ кушцамъ. Онъ
нуждается въ возможности сбыта, такъ какъ безъ этой возможно-
сти производительность чахнетъ,—и цѣлыя населенія голодаютъ въ
виду несмѣтныхъ сокровищъ. Конечно, стратегическая предусмо-
трительность и расчеты съ европейской торговлей составляютъ во-
просы первой важности; но для войны, какъ и для торговли, не-
обходимо расчетливое пользованіе всѣми матеріальными средствами,
предлагаемыми роднымъ краемъ. Тамъ, гдѣ эти средства почти не
разработаны, тамъ, гдѣ они представляютъ едва ли сотую часть
своей возможной доходности и своей коммерческой стоимости, тамъ
и стояція къ нимъ, въ прямомъ отношеніи, стратегическія и тор-

говья средства не могут получить своего надлежащаго развитія. И такъ, пока сибирскія богатства будутъ, такъ сказать, въ залежѣ, пока они не войдутъ въ общее обращеніе, то и государственные и частные интересы не дойдутъ до своего настоящаго развитія. Чѣмъ оживленнѣе будетъ торговля, чѣмъ прочнѣе утвердятся наши финансы, тѣмъ болѣе будетъ возможности, въ случаѣ необходимости, вести войну. Изъ этой истины проистекаетъ выводъ, что главными дорогами для государства должны считаться тѣ, которыя преимущественно его обогащаютъ. Прочія только послѣдовательныя и зависятъ отъ первыхъ. Что же касается до нашей торговли, то восточная торговля требуетъ, въ настоящее время, едва ли не бѣльшаго вниманія, чѣмъ западная, ибо торговля наша съ Китаемъ гибнетъ, съ Бухарой и Ташкентомъ — невыгодна. Въ Восточной Сибири лежатъ безъ пользы металлы и минераллы; Западная Сибирь или тяготеетъ своимъ плодородіемъ, или голодаетъ; Уралъ — наше богатство, годъ отъ году приходитъ въ большій упадокъ.

Просвѣщеніе, уничтожающее разстоянія, не указываетъ ли ясно, что воскресить торговлю съ Китаемъ, упрочить торговлю съ Бухарой и Ташкентомъ, воспользоваться дарами Сибири и возстановить Уралъ можно только паровыми сообщениями. Другаго исхода, другаго спасенія нѣтъ. Никакія затраты, никакія мѣстныя усилія ничего не сдѣлаютъ, пока не откроется скорого простора, пока отдаленныя заходустья не вдвинутся въ общую жизнь и дѣятельность.

Казалось бы, что, по огромности пространствъ, устройство паровыхъ сообщеній между главными точками русскаго Востока — немислимо. Но тутъ содѣйствуетъ сама природа. Чрезъ всю Сибирь протекають, съ Юга на Сѣверъ, громаднѣйшія рѣки. Эти рѣки, переплетаясь, между собой, служатъ живыми путями къ сосѣднимъ намъ азіатскимъ государствамъ. Образую системы водъ, Селенго-Ангаро-Енисейскую и Обско-Иртышскую, онѣ, съ устройствомъ желѣзной дороги отъ Иртыша до Камы, откроютъ паровую сѣть отъ Москвы до дальнѣйшаго Востока — почти въ 6 тысячъ верстъ. Промежутокъ въ 700 верстъ, отдѣляющій систему Обско-Иртышскую отъ Волжско-Камской, обращенный въ желѣзную дорогу, разомъ можетъ разрушить стѣну, существующую между Россіей Европейской и Азіатской. Но глядѣть одинаково на систему Обско-Иртышскую и Волжско-Камскую невозможно. Пройдутъ, быть можетъ, многія дѣсятилѣтія, пока Сибирь заселится и закипитъ со всѣхъ сторонъ промышленною дѣятельностью, имѣющею установить вну-

треннюю сеть желѣзныхъ дорогъ. Нынѣ этого времени и предвидѣть нельзя. Призваніе Обско-Иртышской системы — только сосредоточивать товары со всѣхъ концовъ Сибири къ общему складочному, на окончаніи оной, мѣсту. Но пунктъ, гдѣ сойдутся всѣ богатства Востока, не долженъ уже томить ихъ въ дальнѣйшей доставкѣ къ Нижнему и Москвѣ застоємъ, проволочками времени, рѣчными извилинами и замерзаніемъ, гужами и перегрузками. Чѣмъ ближе къ сердцу, тѣмъ сильнѣе должно быть кровообращеніе. До Тюмени, напримѣръ, иной сибирскій товаръ можетъ идти цѣлые мѣсяцы; изъ Тюмени онъ долженъ дойти до цѣли въ нѣсколько дней. Тюменско-московская дорога должна дѣйствовать круглый годъ. Иначе всѣ старанія будутъ только нѣкоторымъ облегченіемъ, но отнюдь не полнымъ возстановленіемъ общихъ государственныхъ силъ. Чтобы дать уральской дорогѣ настоящей смыслъ, въ ближайшемъ будущемъ она должна соединиться съ Казанью и Нижнимъ. И такъ, Обско-Иртышская система представляетъ значеніе неизмѣнное, доступное только для рѣчнаго пароходства. Волжско-Камская же система представляетъ значеніе временное, переходное, имѣющее, въ непродолжительномъ времени, уступить свое мѣсто по возможности кратчайшей и постоянно дѣятельной желѣзной дорогѣ.

Такая желѣзная дорога, по экономическимъ и, отчасти, топографическимъ условіямъ, опредѣляетъ 4 дистанціи:

- отъ Тюмени до Сарапула;
- отъ Сарапула до Казани;
- отъ Казани до Нижняго;
- отъ Нижняго до Москвы.

Чтобъ въ томъ удостовѣриться, достаточно взглянуть на карту, и протянуть черту отъ Тюмени до Москвы.

Изъ этихъ четырехъ дистанцій самая важная, въ настоящее время, безъ сомнѣнія, тюменско-сарапульская. Она самая важная по двумъ причинамъ: во-первыхъ, потому, что, соединивъ двѣ водныя системы, она тотчасъ же воспользуется обѣими, т. е. постоянной и временной, и тѣмъ обезпечитъ свое существованіе; во-вторыхъ, потому, что она опредѣлитъ первоначальное количество идущихъ изъ Сибири кладей и грузовъ и выкажетъ, на какой дивидендъ могутъ рассчитывать дальнѣйшія дистанціи.

Безошибочно можно утверждать заранѣе, что этотъ расчетъ пре-

говья средства не могутъ получить своего надлежащаго развитія. И такъ, пока сибирскія богатства будутъ, такъ сказать, въ залежѣ, пока они не войдутъ въ общее обращеніе, то и государственные и частные интересы не дойдутъ до своего настоящаго развитія. Чѣмъ оживленнѣе будетъ торговля, чѣмъ прочнѣе утвердятся наши финансы, тѣмъ болѣе будетъ возможности, въ случаѣ необходимости, вести войну. Изъ этой истины проистекаетъ выводъ, что главными дорогами для государства должны считаться тѣ, которыя преимущественно его обогащаютъ. Прочія только послѣдовательныя и зависятъ отъ первыхъ. Что же касается до нашей торговли, то восточная торговля требуетъ, въ настоящее время, едва ли не большаго вниманія, чѣмъ западная, ибо торговля наша съ Китаемъ гибнетъ, съ Бухарой и Ташкентомъ — невыгодна. Въ Восточной Сибири лежатъ безъ пользы металлы и минераллы; Западная Сибирь или тяготеетъ своимъ плодородіемъ, или голодаетъ; Уралъ — наше богатство, годъ отъ году приходитъ въ большій упадокъ.

Просвѣщеніе, уничтожающее разстоянія, не указываетъ ли ясно, что воскресить торговлю съ Китаемъ, упрочить торговлю съ Бухарой и Ташкентомъ, воспользоваться дарами Сибири и возстановить Уралъ можно только паровыми сообщеніями. Другаго исхода, другаго спасенія нѣтъ. Никакія затраты, никакія мѣстныя усилія ничего не сдѣлаютъ, пока не откроется скорого простора, пока отдаленныя захолустья не вдвинутся въ общую жизнь и дѣятельность.

Казалось бы, что, по огромности пространствъ, устройство паровыхъ сообщеній между главными точками русскаго Востока — невымыслимо. Но тутъ содѣйствуетъ сама природа. Чрезъ всю Сибирь протекаютъ, съ Юга на Сѣверъ, громаднѣйшія рѣки. Эти рѣки, переплетаясь, между собой, служатъ живыми путями къ сосѣднимъ намъ азіатскимъ государствамъ. Образую системы водъ, Селенго-Ангаро-Енисейскую и Обско-Иртышскую, онѣ, съ устройствомъ желѣзной дороги отъ Иртыша до Камы, откроютъ паровую стѣпу отъ Москвы до дальнѣйшаго Востока — почти въ 6 тысячъ верстъ. Промежутокъ въ 700 верстъ, отдѣляющій систему Обско-Иртышскую отъ Волжско-Камской, обращенный въ желѣзную дорогу, разомъ можетъ разрушить стѣну, существующую между Россіей Европейской и Азіатской. Но глядѣть одинаково на систему Обско-Иртышскую и Волжско-Камскую невозможно. Пройдутъ, быть можетъ, многія дѣсятилѣтія, пока Сибирь заселится и закипитъ со всѣхъ сторонъ промышленною дѣятельностью, имѣющею установить вну-

треннюю сѣть желѣзныхъ дорогъ. Нынѣ этого времени и предвидѣть нельзя. Призваніе Обско-Иртышской системы — только сосредоточивать товары со всеѣхъ концовъ Сибири къ общему складочному, на окончаніи оной, мѣсту. Но пунктъ, гдѣ сойдутся все богатства Востока, не долженъ уже томить ихъ въ дальнѣйшей доставкѣ къ Нижнему и Москвѣ застоємъ, проволочками времени, рѣчными извилинами и замерзаніемъ, гужами и перегрузками. Чѣмъ ближе къ сердцу, тѣмъ сильнѣе должно быть кровообращеніе. До Тюмени, напримѣръ, иной сибирскій товаръ можетъ идти цѣлые мѣсяцы; изъ Тюмени онъ долженъ дойти до цѣли въ нѣсколько дней. Тюменско-московская дорога должна дѣйствовать круглый годъ. Иначе все старанія будутъ только нѣкоторымъ облегченіемъ, но отнюдь не полнымъ возстановленіемъ общихъ государственныхъ силъ. Чтобы дать уральской дорогѣ настоящей смыслъ, въ ближайшемъ будущемъ она должна соединиться съ Казанью и Нижнимъ. И такъ, Обско-Иртышская система представляетъ значеніе неизмѣнное, доступное только для рѣчнаго пароходства. Волжско-Камская же система представляетъ значеніе временное, переходное, имѣющее, въ непродолжительномъ времени, уступить свое мѣсто по возможности кратчайшей и постоянно дѣятельной желѣзной дорогѣ.

Такая желѣзная дорога, по экономическимъ и, отчасти, топографическимъ условіямъ, опредѣляетъ 4 дистанціи:

- отъ Тюмени до Сарапула;
- отъ Сарапула до Казани;
- отъ Казани до Нижняго;
- отъ Нижняго до Москвы.

Чтобъ въ томъ удостовѣриться, достаточно взглянуть на карту, и протянуть черту отъ Тюмени до Москвы.

Изъ этихъ четырехъ дистанцій самая важная, въ настоящее время, безъ сомнѣнія, тюменско-сарапульская. Она самая важная по двумъ причинамъ: во-первыхъ, потому, что, соединивъ двѣ водныя системы, она тотчасъ же воспользуется обѣими, т. е. постоянной и временной, и тѣмъ обезпечитъ свое существованіе; во-вторыхъ, потому, что она опредѣлитъ первоначальное количество идущихъ изъ Сибири кладей и грузовъ и выкажетъ, на какой дивидендъ могутъ рассчитывать дальнѣйшія дистанціи.

Безошибочно можно утверждать заранѣе, что этотъ расчетъ пре-

высить всё ожиданія. Но въ подобномъ дѣлѣ слѣдуетъ дѣйствовать постепенно. Было бы преждевременно приступить нынѣ прямо къ предложенію устройства желѣзнаго пути отъ Тюмени до Нижняго. Громадность предпріятія всёхъ бы испугала, тогда какъ отъ раздробленія предпріятія на три части, оно становится удобоисполнимо и возможно. При самыхъ же неблагоприятныхъ обстоятельствахъ, даже, если еще долго доставка сибирскихъ кладей будетъ тянуться по Камѣ и Волгѣ, въ судоходные мѣсяцы, — все же до поры до времени сарапульско-тюменская дистанція можетъ считаться выгодной и доходной, какъ учрежденіе самостоятельное. Это-то и слѣдуетъ доказать фактически, не увлекаясь дальнѣйшими планами, хотя и не теряя изъ вида конечной цѣли предпріятія.

Выше было сказано, что торговля наша съ Китаемъ гибнетъ, съ Бухарой и Ташкентомъ — невыгодна, что богатства въ Восточной и Западной Сибири остаются безъ обращенія, что Уралъ страдаетъ отъ бездѣйствія.

Желѣзная дорога, соединивъ двѣ водныя системы, можетъ возстановить нашу торговлю съ Китаемъ, опредѣлить нашу торговлю съ Ташкентомъ и Бухарой, притянуть къ намъ богатства Сибири и воскресить Уралъ. Но это убѣжденіе, какъ бы оно основательно и безошибочно ни было, все-таки убѣжденіе нравственное, на которомъ не зиждется коммерческой расчетъ. Коммерческой расчетъ принимаетъ въ основу не надежды, а дѣйствительность, не обещанія, а настоящія цифры. Онъ, конечно, не уклоняется отъ условій дальнѣйшей выгоды всякаго новаго дѣла, но прежде всего, приступая къ новому дѣлу, онъ принимаетъ въ соображеніе не будущее, а настоящее.

Если же безъ упованія на блистательную будущность, настоящее, при самыхъ невыгодныхъ условіяхъ, представляетъ, однакоже, выгоду, то дѣло принимаетъ уже твердую основу и подлежитъ серьезному обсужденію, переходя изъ міра мечтаній на почву матеріальной осуществимости.

Въ настоящемъ проектѣ, мы имѣемъ въ виду не maximum возможнаго, а minimum настоящаго.

Настоящая записка должна опредѣлить:

1) minimum непремѣнной дѣятельности сарапульско-тюменской дистанціи.

2) Непрактичность въ значеніи государственномъ пермско-ирбитской линіи.

3) Расчеты по линии, нами предполагаемой.

Чтобъ опредѣлить minimum непремѣнной дѣятельности сарапульско-тюменской дистанціи, слѣдуетъ обозначить, въ какой мѣрѣ уже при настоящемъ положеніи дѣль эта дистанція можетъ содѣйствовать нашимъ коммерческимъ сношеніямъ съ Китаемъ, съ Бухарой и Ташкентомъ, Туркестанской и Киргизской областями, Сибирью и Ураломъ. О каждомъ пунктѣ мы будемъ говорить отдѣльно, и потомъ выведемъ общій итогъ.

О значеніи Китая для Россіи спора конечно быть не можетъ. *Торговля* Государство, вмѣщающее до 400 мил. жителей, образуетъ сосѣдство, заслуживающее особаго вниманія и съ точки зрѣнія политическо-*съ Китаемъ.* и съ точки зрѣнія торговаго размѣна. Чѣмъ тѣснѣе Китай будетъ съ нами связанъ своими выгодами, чѣмъ болѣе онъ будетъ дорожить своими отношеніями къ намъ, тѣмъ безопаснѣе и прибыльнѣе для насъ будетъ его смежность. Упадокъ нашей прямой непосредственной торговли съ китайцами имѣетъ слѣдовательно для насъ значеніе важное и нынѣ, къ сожалѣнію, прискорбное, вызывающее новыя соображенія и новыя усилія. Еще недавно, а именно въ 1850 году нашихъ мануфактурныхъ издѣлій вывезено было въ Китай на 7.200,000 р. Въ 1856 г. Китай доставилъ намъ 13.648,000 фунт. чая. Провозная плата достигала почти 3 мил. р. Казалось бы, что Китай могъ доставлять отъ 20 до 25 мил. фунт. чая по настоящей потребности Россіи, и что это количество могло бы промѣниваться на русскіе мануфактурные товары, сбыта въ Европѣ не имѣющіе. Но политическія событія и экономическіе расчеты сокрушили блестящія надежды. Кантонскій чай, привозимый моремъ, оказался значительно дешевле по доставкѣ, чѣмъ Кяхтинскій, такъ что въ самой Сибири уже продается чай, доставляемый окольнымъ морскимъ путемъ. Такой оборотъ дѣла лишилъ многія русскія мануфактуры сбыта, и слѣдовательно жизни. Возникли банкротства. Чай мы покупаемъ теперь на деньги, а не размѣниваемъ его болѣе на товары. Торговья условія притомъ обнаружили немаловажный ущербъ, не разъ уже возбуждавшій жалобы и просьбы о помощи. Изъ 127 Иркутскихъ купеческихъ домовъ 40 уже закрылись въ 1867 году. Кяхтинская торговля доходитъ до послѣдняго издыханія. Вскорѣ она должна со всѣмъ исчезнуть, если ей не будетъ оказано сильнаго пособія. Такое пособіе, по мнѣнію лицъ заинтересованныхъ, можетъ заключаться во-первыхъ, въ сложеніи пошлины съ кяхтинскаго чая и во-вторыхъ въ уничтоженіи существующей

шаго въ Калганѣ ограниченія на продажу тамъ только одной пятой части русскихъ товаровъ.

Не входя въ разбирательство вопросовъ, тарифныхъ началъ и политическихъ переговоровъ, мы позволимъ себѣ выразить, что врядь ли предлагаемыя мѣры, задѣвающія интересы казны, окончательно могутъ побороть конкуренцію съ кантонскимъ чаемъ. Преимущество послѣдняго заключается въ дешевизнѣ доставки. Сущность вопроса состоитъ въ томъ, какъ удешевить доставку кяхтинскаго чая. Отъ разрѣшенія этого вопроса и можетъ только разрѣшиться вопросъ — подняться, или упасть кяхтинской торговлѣ, такъ какъ наложеніе косвенной пошрины на всѣхъ потребителей для поддержанія нѣкоторыхъ частныхъ интересовъ продолжительною мѣрою очевидно оставаться не можетъ.

Надобно замѣтить, что разница между провозными цѣнами чая кяхтинскаго, черезъ Монгольскую степь, Сибирь и Россію и кантонскаго, моремъ вокругъ свѣта до Москвы слишкомъ значительна.

Доставить чай первымъ путемъ, т. е. черезъ Сибирь стоитъ за пудъ отъ 10 до 12 р., а вторымъ путемъ (по расчетамъ сдѣланнымъ г. Критомъ) около 3 р. 80 коп.

Первымъ путемъ отъ чайныхъ плантацій до Москвы считается около 9,400 верстъ, изъ коихъ 4,000 верстъ собственно до Кяхты и 5,400 верстъ отъ Кяхты до Москвы.

Хотя уравнять провозныя цѣны кяхтинскаго чая съ цѣнами провоза до Россіи чая кантонскаго невозможно, тѣмъ не менѣе развитіе пароходства въ Сибири и устройство желѣзной дороги до Камы можетъ значительно содѣйствовать удешевленію и ускоренію провоза товаровъ.

Такъ, напримѣръ, въ прошлую навигацію, когда представилась возможность провозить чай изъ Енисейска не въ Томскъ, а въ Ачинскъ и грузить его на пароходы, привозившіе въ Ачинскъ по Чулыму хлѣбъ и соль, доставка обошлась дешевле до Нижняго на 50 коп. въ пудъ. Если бы существовала отъ Тюмени до Саранула желѣзная дорога, то издержки провоза сократились бы еще по крайней мѣрѣ на 50 коп. потому что прошлаго напримѣръ года платилось за провозъ отъ Перми до Тюмени отъ 80 к. до 1 руб. 50 к. съ пуда.

Но кромѣ Кяхты торговля Россіи съ Китаемъ можетъ производиться чрезъ Чугучакъ и Кульджу.

При благоприятныхъ обстоятельствахъ наши торговля сношенія

въ этихъ 2-хъ пунктахъ вѣроятно достигнуть значительнаго развитія именно потому, что Чугучакъ и Кульджа находятся въ близкомъ разстояннн отъ рѣки Иртыша.

Иртышъ судоходенъ не только отъ впаденія въ него р. Бухтармы, но даже и выше до озера Норъ-Зайсана.

Въ 1864 году гг. Зряховъ и Струве изслѣдовали Иртышъ по всему теченію отъ озера Норъ-Зайсана, самое озеро и часть Чернаго Иртыша до перваго китайскаго пикета. Экспедиція эта была произведена съ полнымъ успѣхомъ на пароходѣ везенбергскаго купца Беренса.

Болѣе же удобствъ для торговыхъ сношеній представляетъ положеніе Кульджи столицы западнаго Китая. Кульджа расположена на р. Или, впадающей въ озеро Балхашъ. Отъ Балхаша до Иртыша, ближайшимъ путемъ около 550 верстъ.

О Балхашѣ и р. Или мы будемъ говорить въ отдѣлѣ о Ташкентской торговлѣ, они также были изслѣдованы и оказались удобны для пароходства. Съ устройствомъ желѣзной дороги между Камой и Турой, лѣтомъ во время навигаціи отъ Москвы до Кульджи будетъ существовать на всемъ пространствѣ (исключая 550 верстъ между Иртышемъ и Балхашемъ) непрерывное пароходное сообщеніе:

Обстоятельство это не лишено значенія. Эти два пункта Чугучакъ и Кульджа заслуживаютъ полнаго вниманія въ отношеніи нашихъ коммерческихъ сношеній съ Средней Азіей.

Развитіе пароходства по Иртышу можетъ послужить рычагомъ для усиленія нашихъ торговыхъ сношеній не только съ Китаемъ, но также съ Бухарой и Ташкентомъ.

Въ настоящее время торговля караванная изъ Бухары и Ташкента въ Россію направляется или на Оренбургъ, или чрезъ Орскъ на Троицкъ. Изъ Оренбурга караваны идутъ на Самару, а зимой на Казань, изъ Троицка товары идутъ по Камѣ или чрезъ Екатеринбургъ на Пермь, или прямо на Березовскую или Челнинскую пристань. Отъ Ташкента до Оренбурга 2,250 верстъ; до Троицка 2,500 верстъ.

Перевозка по этимъ путямъ глухими степями на верблюдахъ, сопряжена съ медленностью и рискомъ. Въ случаѣ какого либо несчастія, если у киргиза падаетъ много верблюдовъ, онъ бросаетъ товаръ среди степи, совершенно на произволъ судьбы.

По степямъ, по которымъ проходитъ эта дорога, тележный путь невозможенъ по неимѣнію на пути годныхъ для пастбищъ мѣстъ.

О торговлѣ съ Ташкентомъ и областю киргизовъ.

Путь же отъ Омска, до Туркестана и до Ташкента болѣе благопріятенъ. Отъ Омска отправленъ былъ уже не одинъ военный обозъ въ Ташкентъ на волахъ. Извозчиками были крестьяне, переселившіеся въ Сибирь изъ Воронежской губерніи, и живущіе за двѣ станціи до Омска на берегу Иртыша. Разстояніе отъ Омска чрезъ Семипалатинскъ и укрѣпленіе Вѣрное до Чемкента по первоначальному пути, составляло около 2,370 верстъ. Но по рекогносцировкѣ въ шести направленіяхъ, произведенной въ 1865 году штабсъ-капитаномъ Гольмстремомъ, оказался самымъ удобнѣйшимъ путь по Сары-Суйской долинкѣ.

Путь этотъ короче на 700 верстъ, и представляетъ всѣ удобства для колеснаго движенія.

Огибая Каратавскій хребетъ онъ уклоняется отъ голодной степи, идетъ мѣстностью ровной, снабженной водою, сочными травами и отчасти лѣсомъ.

Въ нѣкоторыхъ пунктахъ киргизы уже занимаются хлѣбопашествомъ, сѣютъ пшеницу, ячмень, горохъ и просо. По рѣкѣ же Сарысу можетъ быть развитъ рыбный промыселъ. Долина Сарысу представляетъ очень хорошія условія для осѣдлой жизни; путь по ней можетъ производиться безпрепятственно круглый годъ, и получить особенную важность для торговаго движенія, какъ только разовьется по Иртышу пароходство, и отъ Тюмени до Камы продолжится желѣзная дорога.

При этихъ условіяхъ караванный путь на Оренбургъ чрезъ фортъ Перовскій едва ли будетъ въ состояніи конкурировать съ колесной дорогой на Омскъ по долинкѣ Сарысу, тѣмъ болѣе, что сложенные зимою въ Омскѣ товары тотчасъ по открытіи навигаціи отправятся въ Тюмень.

Есть еще два пути къ Ташкенту, изслѣдованные г. Кузнецовымъ, которые, какъ говорятъ, оказываются еще прямѣе и удобнѣе. Первый путь изъ Омска чрезъ городъ Акмоллы, рѣчки Конекты, Кундузды, Исетъ-бой, чрезъ горы Аркалыкъ, Орь-Тау, Акъ-Ташъ, на Аркалы, потомъ по западному берегу Балхаша до горы Ханъ-Тау. По этому пути г. Кузнецовъ отправлялъ въ прошломъ году на телѣгахъ транспортъ спирта. Второй путь, указываемый г. Кузнецовымъ имѣетъ большую важность и заслуживаетъ полнаго вниманія, потому что онъ обѣщаетъ развитіе пароходства по озеру Балхашу, имѣющему до 600 верстъ въ длину и до 60 въ ширину;

въ озеро это впадаетъ рѣка Или, при которой, какъ было сказано выше, расположена столица Западнаго Китая Кульджа.

Какъ Балхашъ, такъ и Или изслѣдованы были гг. Кузнецовымъ и Паклевскимъ еще въ 1856 году. Или имѣеть ширины до 150 сажень и глубины въ фарватерѣ до 7 аршинъ. Озеро Балхашъ вездѣ удобно для пароходства. Г. Кузнецовъ утверждаетъ, что путь отъ станицы Семіарской (на Иртышѣ ниже Семипалатинска) степью и вершиной рѣчки Токрау, разстояніемъ въ 550 верстъ до Балхаша, вездѣ удобенъ. Отъ Балхаша чрезъ Итъ-Кичу до Мерке около 280 верстъ дороги удобной для телѣжнаго пути. Отъ Мерке дорога идетъ чрезъ Ауліе-Ата и Чемкентъ въ Ташкентъ. Съ устройствомъ желѣзной дороги между Камой и Турой и учрежденіемъ правильнаго пароходства по Иртышу, много потянется въ эту богатую страну предпримчиваго и дѣловаго народу.

Или орошаетъ на своемъ пути до впаденія въ Балхашъ одну изъ привлекательнѣйшихъ мѣстностей во всей Западной Сибири. Здѣсь растутъ абрикосы, яблоки, груши, разводится виноградъ, дѣлають опыты разведенія индиго и гаванскаго табаку.

Еще такъ недавно принята Россіей подъ свое покровительство Туркестанская область, а жизнь уже начинаетъ здѣсь бить сильнѣе ключемъ. Чрезъ городъ Акмоллы, возведенный въ это званіе еще только въ 1863 году по выгодному его положенію, на пути изъ Средней Азіи въ городъ Петропавловскъ проходятъ уже тысячами караваны верблюдовъ; торговое движеніе растетъ быстро.

Обороты торговли простирались въ 1865 году на 426,574 руб.; въ 1866 г. на 906,970 р.; въ 1867 г. только по августъ мѣсяцъ уже на 1,536,584 р. Чтѣ же будетъ съ устройствомъ паровыхъ путей, съ облегченіемъ сбыта!

Цифры эти, по показанію оффиціального источника, изъ котораго мы ихъ извлекли, еще значительно уменьшены по свойственной азіатцамъ (а пожалуй и русскимъ) привычкѣ скрывать сумму оборота.

Въ 5 округахъ киргизской области: Баянъ-Аульскомъ, Каркаралинскомъ, Акмоллинскомъ, Кокчетавскомъ и Атбасарскомъ, имѣющихъ 502 аула, 72,582 юрты съ 265 т. жителей обоюго пола числится 285 т. лошадей, 262 т. рогатаго скота и 2,594,000 барановъ. Вѣроятно цифры тоже уменьшены. Здѣсь хозяйство номадовъ въ полномъ смыслѣ слова!

Киргизы большею частію питаются почти исключительно жи-

вотную пищу; хлѣбный сухарь составляетъ для нихъ лакомый кусокъ. Съ распространеніемъ хлѣбопашества, искусства дѣлать молочные скопы и готовить коровье масло, увеличится количество этихъ продуктовъ и усилится вывозъ ихъ изъ Сибири. Возрастеть также и отпускъ сала, которое, вѣроятно, сѣдается теперь на мѣстѣ самими киргизами.

Кромѣ богатства растительнаго и животнаго, при самомъ поверхностномъ изслѣдованіи, киргизская степь обѣщаетъ необыкновенное минеральное богатство.

Въ горахъ Калбинскихъ на югъ отъ Усть-каменногогорска въ горахъ Кочетавскихъ на югъ отъ Петропавловска золотыя росыши уже разрабатываются. Кромѣ этихъ и другія горы богаты разсыпнымъ золотомъ. Серебро добывается въ Киргизской степи въ значительномъ количествѣ. Въ хребтѣ Калканъ, въ горахъ Алатавскихъ открыта серебрясто-свинцовая руда богатѣйшаго содержанія.

Въ Киргизской степи устроено уже до шести мѣдиплавильныхъ заводовъ и три завода для выплавки сребросвинцовыхъ рудъ. Мѣсторожденія каменнаго угля отличнаго качества простираются на огромныя пространства.

По лѣвому берегу Иртыша между селеніями Известковый редуть и Коряковимъ (500 верстъ выше Омска) залегаетъ каменный уголь толщиною до 8 аршинъ съ пластомъ земли на верху только отъ 8 до 16 вершковъ.

Изъ всѣхъ вышеприведенныхъ данныхъ явствуетъ, какое серьезное вниманіе требуется для изслѣдованія и улучшенія нашихъ водяныхъ путей къ Китаю, Ташкенту и Киргизской области въ видахъ сокращенія времени и удешевленія провоза.

Само собою разумѣется, что въ настоящее время нельзя опредѣлить даже приблизительно цифру возможныхъ оборотовъ при правильномъ укороченномъ во времени и пространствѣ сообщеніи съ нашими восточными сосѣдями. Между тѣмъ въ этомъ сообщеніи заключается едва ли не единственный залогъ дальнѣйшаго развитія нашей мануфактурной промышленности. Европейскіе рынки будутъ для нея всегда, и почти для всѣхъ выдѣланныхъ продуктовъ закрыты. Это доказывается тѣмъ обстоятельствомъ, что для безземельной Европы превосходство фабрикованныхъ издѣлій составляетъ вопросъ жизни и смерти. Даже въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ фабрикованныя издѣлія будутъ имѣть возможность подходить моремъ къ отдаленнѣйшимъ пристанямъ, конкуренція Россіи съ прочими Евро-

пейскими государствами, въ особенности съ Англіей, немыслима. Сбытъ нашъ опредѣляется внутреннею потребностью, а для вывоза тѣми мѣстностями въ Средней Азіи, которыя, находясь въ нашихъ владѣніяхъ, или будучи смѣжны съ ними, предоставляютъ намъ возможность доставить къ нимъ наши товары прямѣе и дешевле, чѣмъ иностранцамъ окольными путями. Этимъ только могутъ уничтожиться конкуренція и контрабанда, а въ рукахъ правительства всегда останутся средства къ покровительству и содѣйствію.

Такимъ образомъ обнаруживается, что вопросъ объ упроченіи нашихъ сношеній съ среднею Азіею неразлучно связанъ съ вопросомъ о дальнѣйшемъ существованіи русской промышленности. Если эта промышленность не развивается въ должныхъ размѣрахъ, и представляетъ картину довольно неутѣшительную, то причина тому ясна до очевидности. Откройте ей сбытъ, — и она поднимется мгновенно до размѣровъ не бывалыхъ, и закипитъ дѣятельностью, которую въ настоящей статьѣ опредѣлить было бы слишкомъ преждевременно, но которая, конечно, не можетъ быть упущена изъ вида.

Въ настоящее время при самыхъ невыгодныхъ условіяхъ общій вывозъ въ Китай, Ташкентъ, Киргизскую степь, Сибирь и на Уралъ изъ Россіи мануфактурныхъ и другихъ товаровъ превышаетъ 4 мил. пудовъ. Лѣтомъ эти товары идутъ по Волгѣ и Камѣ и выгружаются на пристаняхъ Челнинской, Березовской, Осинской и Пермской отсюда они отправляются пзвозомъ, окольными путями, въ нѣкоторыя времена года почти не проѣзжаемыми или на Тюмень — слѣдующіе въ Китай, Восточную и Западную Сибирь, или на Шадринскъ и Троицкъ — слѣдующіе въ Ташкентъ, Туркестанъ и Киргизскую область. Провозная плата отъ Перми до Тюмени и Шадринска доходитъ отъ 90 коп. до 1 р. 60 коп. за пудъ.

При этомъ надобно замѣтить, что главная масса товаровъ, слѣдующихъ въ Ташкентъ, въ настоящее время идетъ чрезъ Оренбургъ; но многіе торговцы находятъ уже болѣе удобнымъ и выгоднымъ отправлять туда товары чрезъ Троицкъ, Петропавловскъ и Акмоллы.

Провозимые изъ Россіи товары слѣдующіе: бумажные, шерстяные, бакалейные, москательные, игольные, сахаръ, табакъ, масло деревянное и сѣмянное, стекло, посуда фарфоровая и хрустальная, вина виноградныя, тульскія издѣлія и проч.

Въ перечнѣ этихъ товаровъ выражаются тѣ отрасли русской ма-

нуфактурной дѣятельности, которая, не смотря на всѣ препятствія отъ климата, недостатка путей, потери времени, дороговизны, перегрузокъ, остановокъ и затрудненій всякаго рода, упорно отыскиваетъ себѣ сбытъ — вопреки всѣхъ преградъ. Но если сбытъ облегчится путемъ прямымъ, скорымъ и дешевымъ, то не удесятирится ли дѣятельность, и не будетъ ли наша фабричность призвана къ новымъ силамъ, къ новой жизни. Объ этомъ нельзя не засвидѣтельствовать и, конечно, опроверженій не будетъ; но въ проектѣ, требующемъ прежде всего безошибочности и точности, мы не почитаемъ себѣ въ правѣ, какъ бы ни основательны были наши надежды, — измѣнить существующую цифру, и потому грузъ кладей, имѣющихъ быть отправленными изъ Россіи, считаемъ по настоящему его исчисленію въ *4,620,000 пудовъ*. Что же касается до слѣдованія кладей изъ Китая и Ташкента, мы уже выше видѣли, что въ 1856 г. одинъ Китай выслалъ въ Россію 325,000 пудовъ чая. Если Кяхтинской торговлѣ суждено подняться, то и эта цифра увеличится. Если же Кяхтинская торговля должна остаться ничтожною, то опредѣлить произвольно цифры было бы не простиительно. А также и будущности торговли съ Бухарой и Ташкентомъ нельзя еще обозначить, хотя при открытіи проектированной дороги и при естественномъ затѣмъ развитіи пароходства по Иртышу, нельзя не полагать, что нѣкоторыя части Оренбургскихъ каравановъ для сокращенія времени, пространства и издержекъ провоза обратятся къ новому, болѣе удобному направленію. Достаточно сказать, что нынѣ провозится, по самому скромному расчету, изъ Китая кирпичнаго и байховаго чаю изъ Ташкента хлопка, бумажныхъ матерій, сушеныхъ фруктовъ, верблюжей шерсти и проч. около 500,000 пудовъ, каковую ничтожную сумму мы вписываемъ въ число данныхъ, служащихъ основой нашихъ соображеній. Доставленіемъ числовыхъ свѣдѣній, столь важныхъ при дѣлѣ нами предпринятомъ, мы обязаны преимущественно благосклонному содѣйствію г. Генераль-Губернатора Западной Сибири.

*О сибир-
ской тор-
говлѣ.*

Если смѣжныя съ Сибирью земли высылаютъ намъ, при настоящихъ тягостныхъ условіяхъ только 500,000 пудовъ клади, то сама Сибирь и уѣзды: Шадринскій, Ишимскій, Курганскій, доставляютъ уже и теперь въ двѣнадцать разъ болѣе. Снова мы должны упомянуть о томъ, что можетъ намъ доставить Сибирь, — и затѣмъ обратимся къ тому, что она дѣйствительно нынѣ доставляетъ, — какъ къ той цифрѣ, которая можетъ быть принята въ расчетъ при

опредѣленіи общаго итога. Чтобы обозначить всѣ сибирскія богатства, ихъ капитальную цѣнность, слѣдовало бы написать цѣлую книгу. Въ настоящей статьѣ мы должны довольствоваться одними указаніями.

Золотые промыслы Восточной Сибири нуждаются въ работникахъ и обезпеченіи ихъ продовольствія. Въ минувшемъ году большая часть золотопромышленниковъ была вынуждена остановить работы отъ дороговизны хлѣба. Эта важная остановка въ добываніи драгоцѣннаго металла можетъ быть предупреждена только паровыми сообщеніями, въ особенности такимъ, которое, не упираясь въ стѣну Урала, пересѣкало бы ее и соединяло Каму съ Иркутскомъ.

Слѣдуетъ замѣтить впрочемъ, что пароходство какъ въ Восточной, такъ и въ Западной Сибири съ каждымъ годомъ болѣе и болѣе развивается. Въ Восточной Сибири пароходы дѣлаютъ уже рейсы по Селенгѣ, Байкалу и Енисею.

Что же касается Западной Сибири, то тамъ еще въ 1842 году была взята привиллегія на пароходство г. Мясниковымъ; но г. Мясниковъ не воспользовался вполнѣ этой привиллегіей.

Начало правильному пароходству въ Сибири было положено въ 1854 году купцами Тецковымъ и Марьинымъ.

Въ настоящее время, на водахъ Западной Сибири, уже рейсируютъ до 20 пароходовъ, имѣющихъ въ сложности 1325 силъ.

Пассажирнаго пароходства въ Сибири до сихъ поръ нѣтъ. Но, лишь дѣло о желѣзной дорогѣ отъ Туры до Камы, выразится чѣмъ нибудь положительнымъ, сибиряки не замедлятъ открыть правильные рейсы для пассажировъ и срочной клади.

Назадъ тому лѣтъ двадцать утверждали, что пароходному дѣлу въ Сибири нѣтъ будущности а, между тѣмъ, нынѣ пароходы перевозятъ уже болѣе полутора милліона пудовъ груза.

Тоже самое было и на Камѣ. Говорили, что пассажирное пароходство пойдетъ здѣсь туго; но прошло только десять лѣтъ, и въ настоящее время уже до 16 пароходовъ занимаются исключительно перевозкою пассажировъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, съ открытіемъ пассажирнаго пароходства на Камѣ почти утроилось число ѣдущихъ почтой отъ Тюмени по Перми.

Но при всѣхъ хорошихъ условіяхъ для жизни, не имѣя обезпеченнаго внѣшняго сбыта своимъ произведеніямъ, Сибирь находится въ тяжкихъ условіяхъ. Съ одной стороны Ледовитое море, съ

другой — беспредѣльныя азіятскія степи, съ третьей — волокъ 700 верстъ между водяными путями.

Вслѣдствіе такихъ неблагопріятныхъ территоріальныхъ условій въ Сибири, случаются двѣ крайности: или избытокъ продовольствія, или недостатокъ. Назадъ тому 10—12 лѣтъ, сельское населеніе систематически истребляло хлѣбъ, кромѣ того, что вывезено было гужемъ болѣе милліона пудовъ пшеницы въ Россію, до двухъ милліоновъ пудъ зерна стравили свиньямъ, желая передѣлать хлѣбъ на сало. Зерно продавалось въ городахъ, по 7 коп. за пудъ, по деревнямъ его отдавали по 4 коп.

Въ короткое время почти всѣ запасы истреблены, и послѣ двухъ неблагопріятныхъ по урожаю годовъ, мука нынѣ возвысилась отъ 70 кп. до 1 р. сер. за пудъ.

Въ тоже время, въ Тюмени, въ началѣ ноября, рады были отдать баранину по 10 коп. за пудъ, но не находилось покупателей. Говядина же зимой обыкновенно продается здѣсь отъ 60 до 80 коп. сер. за пудъ.

Вообще, желѣзная дорога отъ Тюмени до Сарапула, окажетъ большую услугу земледѣлю, скотоводству и рыбному промыслу въ Сибири. Въ настоящее время продукты этихъ промысловъ, не выдерживая провозной платы, не идутъ дальше уральскихъ заводовъ, но будучи привезены желѣзной дорогой въ Сарапулъ, мясо и рыба могутъ идти до Казани, а хлѣбъ складываться на Камѣ до навигаціи.

Съ устройствомъ дѣла, по желѣзной дорогѣ до Камы, однихъ этихъ продуктовъ перевезутся милліоны пудовъ.

При облегченіи сбыта, рыболовство въ Сибири станетъ въ серьезную конкуренцію съ уральскимъ и астраханскимъ. И теперь рыболовство въ Сибири производится уже въ значительныхъ размѣрахъ; такъ, въ концѣ нынѣшней навигаціи, подвезено съ пестокъ Оби около 400 тыс. пуд. соленой рыбы, но это, говорятъ, десятая часть того, что одна Обская система можетъ дать сегодно. Главная рыбопромышленность сосредоточивается на протяженіи 700 и болѣе верстъ отъ впаденія Оби въ Обскую губу.

Рыболовные пески, т. е. Обскіе берега, составляютъ принадлежность инородцевъ, которые сдаютъ ихъ уже отъ себя русскимъ рыбопромышленникамъ.

Цѣнные здѣсь сорта рыбы слѣдующіе: осетръ, стерлядь, муксунъ, нельма и сыркъ. Ловъ рыбы начинается съ конца іюня, когда

плеть ледъ; рыба бросается въ это время изъ фарватера къ берегамъ на отмели — пески. Ловъ въ это время, говорятъ, великъ до баснословности. Другой періодъ лова рыбы начинается съ конца іюля, когда пойдутъ изъ моря стада дельфиновъ, и рыба опять бросается на пески.

Дельфины идутъ огромными стадами и заходятъ вверхъ по рѣкѣ верстъ на 700 и болѣе. Ловли дельфиновъ не существуетъ по неумѣнью обращаться съ этимъ дѣломъ. Въ нынѣшнемъ, или прошломъ году, былъ убитъ случайно зашедшій въ соръ (заливъ) одинъ дельфинъ, изъ котораго было добыто до 2 бочекъ жиру.

На островахъ въ Обской губѣ и Енисейскомъ заливѣ водятся огромное количество бѣлухъ, моржей, тюленей и китовъ.

Рыба втораго сорта называется малосолюю и цѣнится дороже.

Съ наступленіемъ осени возобновляется рыбная ловля, но въ это время рыба уже не солится, а держится въ садахъ до заморозковъ, потомъ вынимается изъ воды, замораживается, и въ этомъ видѣ поступаетъ въ продажу.

Ловъ сельдей, которые заходятъ въ Обь, а также и Енисей, въ огромномъ количествѣ совершенно не производится.

Кромѣ Оби и Иртыша много рыбы въ озерахъ Телецкомъ, Васьюганѣ, Норъ-Зайсанѣ и другихъ.

Въ мелкихъ озерахъ сибирскихъ рыбы такъ много, что чебакъ (мелкая рыба) въ нѣкоторыхъ мѣстахъ продается отъ 5 до 10 к. за пудъ.

Засоль рыбы производится съ полнымъ невѣжествомъ: визига и икра нейдутъ въ дѣло, рыбій клей готовится нечисто. При такомъ обиліи, въ Сибирь везется балыкъ и икра уральскаго и астраханскаго приготовленія. Были впрочемъ дѣлаемы опыты, на озерѣ Норъ-Зайсанѣ приготовлялся балыкъ, и былъ уже въ продажѣ въ Екатеринбургѣ. Лица, видѣвшія сибирскій балыкъ хвалятъ его до бракачества.

Но уральскій казакъ, приготовлявшій балыкъ, случайный гость Сибири, былъ возвращенъ въ Россію и приготовленіе балыковъ прекратилось.

Въ Сибири очень много озеръ, изобилующихъ самосадочною солюю, и недостатка въ соли быть не можетъ; въ особенности одобряютъ по качеству соль Коряковского озера, находящагося не въ дальнемъ разстояніи отъ Иртыша.

Сибирскія степи, также какъ и сибирскія рѣки — одинъ изъ существенныхъ источниковъ богатства Сибири.

По дорогѣ отъ Тюмени до Томска на пространствѣ болѣе 1500 верстѣ тянутся беспредѣльные степи, на которыхъ даже осенью встрѣчается растительность обильная, и оставшаяся за излишкомъ. Слѣдовательно при увеличеніи народонаселенія и распространеніи скотоводства средствъ достанетъ, и Сибирь можетъ современемъ удвоить, утроить количество масла, сала, мяса, кожъ, отправляемыхъ къ нашимъ южнымъ портамъ и внутрь Россіи.

Въ крестьянскомъ хозяйствѣ не богатомъ, и имѣющемъ мало женскихъ рукъ, содержится до 10 дойныхъ коровъ; зажиточные же и больше семейные — держать до 50. При такомъ значительномъ количествѣ дойнаго скота, въ Сибири кажется нѣтъ ни одной малослойки. Всѣ 200 т. пудъ масла, отправляющіеся изъ Сибири къ Одесскому и Таганрогскому портамъ, сбиваются мутовками въ горшкахъ.

Наконецъ извѣстно богатство Сибири всякимъ звѣремъ и дичью.

Пушнины и дичи провозятъ ежегодно въ Россію на сотни тысячъ рублей.

При такихъ богатыхъ естественныхъ условіяхъ въ Сибири, невольно поражаетъ бѣдною, степною обстановкою селянина! Не привѣтливо глядитъ низенькая избушка изъ березоваго лѣсу, подъ дерновой крышей, и съ пузырькомъ въ окнѣ вмѣсто стекла. Богатство природы и бѣдность людской обстановки, какъ въ матеріальномъ, такъ и въ умственномъ отношеніи.

Но чѣмъ ближе къ лѣсной полосѣ, тѣмъ обширнѣе и чище становятся постройки. Степная Сибирь при сибирскомъ холодѣ безъ кирпичныхъ построекъ существовать не можетъ.

Говорятъ «нѣтъ извести» необходимаго матеріала при каменной кладкѣ. Дѣйствительно, известь, алебастръ, мѣлъ, везутся въ Тюмень съ Урала и продаются: мѣлъ до 1 р., алебастръ до 70 коп. и известь до 35 коп. за пудъ.

Желѣзная дорога удешевитъ эти продукты, а пароходы развезутъ по рѣкамъ во всѣ направленія.

Кромѣ того, въ Сибири, гдѣ въ теченіе долгой зимы тянутся безконечные обозы, нѣтъ ни дубоваго колеса, ни полоза, нѣтъ рожи, чтобы прикрыть возъ.

Съ устройствомъ дороги отъ Сарапула потянутся съ р. Бѣлой сотни тысячъ пудовъ этого товару.

При всѣхъ этихъ данныхъ, можно безошибочно сказать, что же-

лѣзная дорога отъ Тюмени на Каму совершенно преобразить характеръ торговаго движенія.

На берегахъ Оби, Иртыша и ихъ притоковъ съ каждымъ годомъ будетъ увеличиваться число пристаней, которыя въ теченіе зимы будутъ служить складочными мѣстами товаровъ до весны; съ весною потянутся товары до Тюмени на желѣзную дорогу. Не будетъ необходимости, какъ теперь, спѣшить зимою съ дешевымъ товаромъ къ Камѣ. Отъ такой перемѣны не одинъ рубль останется въ карманѣ селянина, и вѣроятно пузырь въ избѣ его замѣнится стекломъ.

Сверхъ того, надо полагать, что увеличеніе въ странѣ промышленныхъ центровъ останется не безъ вліянія на умственную сторону населенія. Эта глушь непробудная убиваетъ духъ, и наводитъ уныніе.

Нельзя не замѣтить еще одной особенности Сибири, которая рѣзко отдѣляетъ ея экономическое положеніе отъ хозяйственнаго строя жизни въ Россіи. Это отсутствіе крупнаго землевладѣльческаго элемента. Въ такой странѣ, какъ Сибирь, крупное землевладѣніе въ настоящее время должно принести огромную пользу. Вводя лучшіе способы обработки земли, улучшая скотоводство, домоустройство и проч., крупное землевладѣніе несомнѣнно будетъ имѣть вліяніе на окружающую среду; сверхъ того, надо полагать, что элементъ этотъ былъ бы далеко не лишнимъ при введеніи земскихъ учреждений и судебной реформы, которыя вѣроятно, распространятся и на Сибирь. При настоящемъ же политическомъ устройствѣ Сибири, проявленія жизни народной могутъ быть слишкомъ *односторонними*, и тѣмъ рѣзко отдѣлиться отъ государственнаго устройства на Руси.

Крѣпостнаго права теперь нѣтъ, и потому крупное землевладѣніе повліяетъ на Сибирь одной только хорошей стороною.

Въ Западной Сибири уже дѣлались опыты отчужденія государственной земли въ частную собственность. Съ 1861 года, согласно Высочайше утвержденному положенію Сибирскаго Комитета, было распродано земли 96,313 десятинъ, на сумму 226,609 руб. сер.

Продажная цѣна десятины въ сложности 2 р. 9 коп. Всего продано 634 участка, изъ коихъ небольшое число было около 500 десятинъ; всѣ остальные были участки мелкіе, слѣдовательно этой продажей крупнаго землевладѣнія въ Сибири не образовалось, между тѣмъ, какъ именно отъ него можно ожидать въ Сибири хорошихъ результатовъ въ дѣлѣ сельскаго хозяйства и скотоводства.

Недостатокъ въ Сибири улучшенныхъ способовъ обработки земли okazывается болѣе и болѣе. По инициативѣ частныхъ лицъ, поддержанной самими крестьянами, въ нынѣшнемъ году возникаетъ въ Алтайскомъ Округѣ первое въ Сибири земледѣльческое училище.

Продажныя цѣны земли, при отсутствіи конкуренціи, при нестроенныхъ путяхъ для сбыта произведеній земледѣлія и скотоводства, какъ видно изъ вышепоказанныхъ свѣдѣній, состоялись очень не высоки, но съ устройствомъ непрерывной связи съ Россіей посредствомъ желѣзной дороги, съ развитіемъ на сибирской водной системѣ пароходства, конечно, цѣна на земли значительно возысится.

Такъ какъ устройство дороги должно возвысить цѣнность государственныхъ имуществъ, то для государства, какъ самого крупнаго землевладѣльца въ Сибири, устройство желѣзной дороги этимъ однимъ представляетъ уже огромную выгоду.

Сознавая всю важность заселенія не только Сибири, но даже и Амура, крайняго предѣла владѣній на Востокаѣ, правительство отвело Удѣльному вѣдомству 466,000 десятинъ земли, а Удѣльный департаментъ ассигнуетъ на расходы по заселенію края значительныя пожертвованія. Съ устройствомъ желѣзнаго пути чрезъ Уралъ, развитіемъ пароходства по Обско-енисейской системѣ, переселеніе на Амуръ уже не будетъ казаться столь труднымъ и не потребуетъ такихъ издержекъ, какъ прежде.

Въ Сибири жизнь бьется нѣсколько бойчѣе въ торговыхъ городахъ, но города въ Сибири такъ рѣдки, что являются какъ будто оазисами среди пустыни.

Сибирь богата не только въ царствѣ растительномъ и животномъ;—ея богатство минеральное извѣстно всему міру. Въ каждомъ, кажется, углу Сибири занимаются золотыми промыслами. При настоящей обстановкѣ и золотое дѣло идетъ туго.

Но дайте желѣзную дорогу въ Россію, дайте пароходство и—золотые промыслы разовьются. Многіе ли золотопромышленники, при настоящихъ напр. путяхъ, въ состояніи вывести изъ заграницы паровую машину, чтобы замѣнить ею во многихъ случаяхъ дорожныя руки. А тогда повезутся машины и большія и малыя, и не бельгійскія и англійскія, а уральскія, екатеринбургскія. Если этого теперь нѣтъ, то никакъ не слѣдуетъ, что этого не будетъ.

Минеральныя богатства, какъ въ восточной, такъ и въ западной Сибири и амурскомъ краѣ чрезвычайно разнообразны. Бога-

тѣйшими по содержанію считаются золотыя россыпи въ восточной Сибири, но за то промывка тамъ золота обходится дороже, нежели въ западной Сибири, и по дороговизмѣ предметовъ первой необходимости и по дороговизнѣ рукъ.

Въ восточной Сибири, не смотря на общее минеральное богатство и на обиліе желѣзныхъ рудъ и каменнаго угля, пудъ желѣза продается дороже 3 руб. сер. Такая дороговизна послужила побужденіемъ къ устройству желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ; въ скоромъ времени два завода, довольно въ большихъ размѣрахъ, откроютъ свои дѣйствія.

Во многихъ мѣстахъ Сибири находятъ желѣзныя руды, отличныя по качеству. Кромѣ того, въ восточной Сибири на притокахъ Ангары, есть залежи графита, принадлежащія товариществу Алибера съ Занадворовымъ. Графитъ этотъ, на Лондонской выставкѣ въ 1862 году, признанъ былъ лучшимъ во всемъ мірѣ. Кромѣ того на притокахъ Енисея разрабатываются залежи графита Сидоровскаго, а въ Семипалатинской области — мѣсторожденія графита гг. Мамонтова и Самсонова и особый графитовый пріисскъ г. Степанова.

Но самый замѣчательный въ минеральномъ отношеніи уголокъ въ западной Сибири, это русскій Алтай. Здѣсь, на небольшомъ пространствѣ есть всё: золото, серебро, мѣдь, свинець, желѣзная руда, яшма, малахитъ, порфиръ, аквамаринъ и другіе разноцвѣтные камни. Въ алтайскомъ же горномъ округѣ есть глауберова соль, необыкновенно чистая, содержаніемъ въ 94⁰/₁₀₀. Соль эта самосадочная въ Боровыхъ озерахъ верстахъ въ 120 отъ Иртыша. Ежегодная добыча ея можетъ, какъ говорятъ, простираться до милліона пудовъ.

Кромѣ того, есть показанія, что глауберова соль находится еще ближе къ Иртышу, въ другихъ озерахъ, не болѣе 18 верстъ отъ берега.

Считаемъ невозможнымъ въ нашей брошюрѣ перечислять подробно сибирскія минеральныя богатства; но полагаемъ, что и на эту отрасль сибирской промышленности желѣзная дорога несомнѣнно окажетъ благотворное вліяніе.

Изъ легкаго очерка сибирской промышленности и тѣхъ условий, въ которыхъ она находится, ясно, что связь сибирскихъ водяныхъ путей съ русскими, окажетъ съ перваго же года дѣйствительную пользу и оправдаетъ сдѣланную на это затрату капитала. При

этомъ, чѣмъ прямѣе она направится на Казань, тѣмъ въ экономическомъ отношеніи будетъ выгоднѣе.

Общимъ выводомъ слѣдуетъ повторить давно извѣстную и неопровержимую истину, что Сибирь представляетъ богатства громадныя, изъ которыхъ слабо разрабатывается только самая ничтожная часть. Причинами тому—обширность пространствъ, недостатокъ рабочихъ рукъ, отсутствіе правильно распределенныхъ капиталовъ. Сблизить пространства, притянуть населенія, раздробить и направить капиталы можно, очевидно, только паровыми сообщеніями, и прежде всего тѣмъ, который долженъ первоначально дать жизнь и смыслъ всѣмъ прочимъ. При этомъ открывается будущность неопредѣлимая, но мы поставили себѣ задачей не увлекаться далью, какъ бы ясна она ни казалась, а довольствоваться только тѣмъ, что представляетъ намъ самая неблагоприятная дѣйствительность. Мы хотимъ доказать, что желѣзная дорога, нами предлагаемая, можетъ даже, при самой неблагоприятной дѣйствительности, представить достаточное обезпеченіе.

Выше мы заявили, на основаніи достовѣрныхъ свѣдѣній, что дорога можетъ разсчитывать на 4.620,000 пудовъ кладки русскихъ издѣлій и на 500,000 пудовъ китайскаго и ташкентскаго товара.

Изъ товара собственно сибирскаго можно преимущественно уже нынѣ разсчитывать на металлы, воскъ, медь, кедровые орѣхи, пушнину, дичь, коровье масло, говяжье сало, свѣжую и соленую рыбу, мясо, волосъ, щетину, льняное сѣмя, сырыя кожи, овчины, коряковскую соль и разнаго рода хлѣбъ, который преимущественно шель до сихъ поръ на Уралъ.

Нѣкоторая часть изъ означенныхъ товаровъ будетъ нагружаться не въ Тюмени, а около Камышлова, изъ уѣздовъ Шадринскаго, Ишимскаго, Курганскаго, Ялуторовскаго, куда современемъ направится неизбѣжно вѣтвь желѣзной дороги.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ торговыхъ лицъ, товаровъ этихъ приходитъ около 4,480,000 пудовъ.

Къ этому надо присовокупить, что, при настоящей дороговизнѣ провоза, ни рыба, ни мясо далѣе Урала почти не идутъ, а потому въ настоящій разсчетъ не включены. Съ удешевленіемъ же перевозочныхъ издержекъ, и въ особенности съ ускореніемъ доставки, мясо и рыба, какъ въ свѣжемъ, такъ и соленомъ видѣ, по самому малому разсчету, съ первыхъ же поръ будутъ отправляемы

по желѣзной дорогѣ и въ Россію, въ количествѣ не менѣе 1 1/2 мил. пудовъ, а именно 250,000 пуд. рыбы и 1,250,000 пуд. мяса.

Этотъ расчетъ основанъ на слѣдующихъ соображеніяхъ. Сала вывозится нынѣ изъ Сибири ежегодно отъ 800,000 до 1 милліона пудовъ. На каждый пудъ сала полагается по вѣсу сибирскаго и киргизскаго скота до 7 пудовъ мяса. Разсчитывая, что 5 мил. сибирскаго населенія потребить на мѣстѣ въ 5 зимнихъ мѣсяцевъ (исключая постовъ) 4 мил. пудовъ, то останется еще излишекъ въ 3 мил. пудовъ, изъ которыхъ мы отчисляемъ только 1,250,000 п. для отправленія въ Россію. Такая цифра тѣмъ менѣе преувеличена, что, при открытіи дороги, сибирское скотоводство, найдя себѣ сбытъ, значительно расширится по удобствамъ мѣстности и двинетъ возрастающіе грузы сала, мяса, масла и рыбы, о которой уже выше было объяснено въ подробности. Кромѣ того, осенью окажется выгоднымъ отправлять до Нижняго Новгорода и живой скотъ. Но такъ какъ отправки его до сихъ поръ не было, то мы его не вводимъ въ цифру кладей.

Что же касается до металлическаго груза, мы исчисляемъ его въ 100,000 пудовъ изъ одной Сибири. Металлы пройдутъ всѣ по желѣзной дорогѣ и другаго пути имъ нѣтъ.

Возвращаясь ко всѣмъ вышеприведеннымъ расчетамъ, мы выводимъ слѣдующій итогъ, принимая minimum кладей, имѣющихъ слѣдовать по желѣзной дорогѣ Сарапульско-тюменской дистанціи.

1) Изъ внутреннихъ русскихъ губерній.	4,620,000 пуд.
2) Изъ Китая, Ташкента и Киргизской области	500,000 »
3) Изъ Сибири: металлическаго груза.	100,000 »
4) Хлѣба, сала, масла и проч.	4,080,000 »
5) Мяса и рыбы на Уралъ и въ Россію.	1,900,000 »
	<hr/>
	11,200,000 пуд.

Теперь обратимся къ тому, чего можно ожидать отъ Урала.

Уральскій хребетъ направляется съ сѣвера на югъ; желѣзная дорога пройдетъ съ запада на востокъ; слѣдовательно, можетъ перерѣзать Уралъ только въ одномъ какомъ нибудь пунктѣ.

Задача въ томъ, чтобы пунктъ этотъ былъ опредѣленъ правильно.

При этомъ, мнѣнія могутъ расходиться въ томъ, какія должны быть приняты основанія: главные ли залежи одной желѣзной руды,

Объ
Уральской
торговль.

или и другихъ минеральныхъ богатствъ, мѣсто ли расположенія большаго числа заводовъ, или наконецъ окончаніе линіи въ такомъ мѣстѣ на Камѣ, чтобы быть ближе къ Казани, къ Москвѣ, — какъ рынкамъ для сбыта уральскихъ произведеній.

Прежде разбора этихъ основаній, необходимо сдѣлать хотя краткій очеркъ экономическихъ условій уральскаго горнаго производства.

Отличная по качеству и содержанію руда, обиліе лѣса, готовыя водяныя силы и даровой трудъ, — были главными условіями, при которыхъ уральское производство занимало видное мѣсто въ горной промышленности.

Но съ изобрѣтеніемъ пароваго двигателя, съ примѣненіемъ къ выдѣлкѣ желѣза каменнаго угля и уничтоженіемъ крѣпостнаго права, желѣзное производство въ Россіи, не имѣвшее другихъ хорошихъ условій, какъ-то: сосредоточенности удобныхъ путей для сбыта, близкихъ рынковъ и хорошей технической и хозяйственной обстановки, стало въ такое положеніе, при которомъ конкуренція съ иностраннымъ производствомъ сдѣлалась невозможна не только на иностранныхъ рынкахъ, но и у себя дома.

Главные же замѣшательства въ заводскомъ дѣлѣ послѣдовали вслѣдъ за уничтоженіемъ крѣпостнаго права. Въ обязательномъ трудѣ была и готовая сила, и оборотный капиталъ. Съ уничтоженіемъ его громадное производство, требующее полутора-годоваго оборота, безъ наличнаго капитала, сдѣлалось невысказано.

Вслѣдствіе того, многіе заводы, какъ напр. Ревдинскій, Сергинскіе, Уфаленскіе и др. не только не въ состояніи были вести дѣла, но прекратили погашеніе казеннаго долга и платежа по нему процентовъ.

Назначенное надъ ними казенное управленіе дѣлу не помогаетъ, а казенный долгъ увеличивается.

Вызвать капиталы и новыхъ дѣятелей на дѣло сомнительное, и при томъ дѣло большое, — очень трудно.

Между тѣмъ, въ послѣднія десять лѣтъ спросъ на желѣзо въ Россіи, въ особенности съ распространеніемъ желѣзныхъ дорогъ, быстро увеличился.

Требованія сдѣлались очень разнообразны: приспособить заводы къ выдѣлкѣ новыхъ сортовъ заводчики, можетъ быть, и не умѣли, а можетъ быть и не могли, не имѣя наличныхъ средствъ и продолжаютъ до сихъ поръ, исключая небольшого числа заводовъ, выдѣлывать, не соображаясь съ спросомъ, все тѣже сорта желѣза.

Россіи ждаты было некогда; она обратилась на иностранныя рынки, и въ теченіе какихъ нибудь десяти лѣтъ переплатила за границу громадныя суммы. Съ тѣмъ вмѣстѣ распространилось мнѣніе, что русскому горному дѣлу не воскреснуть, ибо по мѣстнымъ экономическимъ условіямъ, которыхъ измѣнить оно не въ состояніи, оно всегда будетъ находиться въ невыгодномъ положеніи сравнительно съ иностраннымъ горнымъ дѣломъ.

Кромѣ того, утверждаютъ, что уральское производство, имѣя неисчерпаемыя рудники, но не обладая каменнымъ углемъ, какъ горючимъ матеріаломъ, не можетъ развиваться далѣе извѣстныхъ предѣловъ, т. е. предѣловъ, поставляемыхъ ему ежегоднымъ приращеніемъ лѣса, что, наконецъ, по мѣрѣ вырубки ближайшихъ къ заводамъ лѣсныхъ площадей, доставка древеснаго угля съ каждымъ годомъ будетъ дѣлаться дороже, между тѣмъ какъ напр. въ Англіи расходъ на доставку къ заводамъ руды и угля, по близости ихъ къ заводамъ, всегда одинаковъ, и притомъ незначителенъ.

Все это справедливо, но, къ счастью Россіи, не все то прочно и хорошо, что дешево.

Каждому патріоту, сознающему всю важность развитія въ Россіи желѣзнаго дѣла, а въ особенности русскому желѣзному заводчику, вѣроятно, очень пріятно было прочесть отчетъ директора Нижегородской желѣзной дороги, изъ котораго оцѣзывается, что съ 1862 по 1867 годъ съ рельсами изъ русскаго желѣза не было ни одного случая перелома, продольнаго раскалыванія, отскакиванія головки, или другаго опаснаго внезапнаго поврежденія, между тѣмъ какъ съ рельсами англійскими случалось это часто; — что за 4 года переѣнено англійскихъ рельсовъ отъ 1⁸⁸ до 5⁸³, русскихъ же только отъ $\frac{34}{100}$ до $\frac{48}{100}$. Слѣдовательно дешевое оказалось дороже дорогаго.

Съ тѣхъ же поръ, какъ вопросъ о выгодности рельсовъ, — приготавливаемыхъ по способу Бессемера, которые могутъ служить до 12 лѣтъ, а не три года, какъ англійскіе, — считается рѣшеннымъ, надо полагать, что производство рельсовъ въ Россіи возможно.

Неужели же Россія еще разъ упуститъ случай поднять уральское горное дѣло, и стать въ независимое положеніе отъ другихъ странъ въ отношеніи устройства и ремонта желѣзныхъ дорогъ? — Положимъ, что если бы на первыхъ порахъ свои рельсы, локомотивы и вагоны стоили намъ не много дороже иностранныхъ, за то послѣдствія вполне оправдали бы эту передачу. Хорошій ба-

рышѣ привлечьъ бы новыя капиталы на дѣло упавшее, и заставилъ бы многихъ спеціалистовъ, получившихъ воспитаніе въ Горномъ корпусѣ, употребить всѣ свои способности, всѣ свои знанія — на усовершенствованіе своей специальности.

Военное министерство, желая поднять въ Россіи приготовленіе оружія, приняло за непреложное правило — не допускать иностранной конкуренціи, и въ то же время отказалось отъ казеннаго хозяйства.

Если бы этотъ порядокъ былъ введенъ и въ горномъ хозяйствѣ, вѣроятно, горное дѣло подвинулось бы впередъ.

Несомнѣнно то, что горное дѣло много выиграетъ, если будетъ устроена чрезъ Уралъ желѣзная дорога, рѣшится вопросъ о каменномъ углѣ и будетъ оказано содѣйствіе развитію на Уралѣ рельсового производства и механическаго искусства.

Что касается до желѣзной дороги, то представленныя нами данныя, кажется, достаточно доказываютъ, на сколько она необходима для государства.

На хорошее же и выгодное дѣло средства найдутся и внутри страны и за-границей.

Каменный уголь, съ устройствомъ дешеваго желѣзнаго пути до Камы въ 80 верстѣ, изъ дачъ Всеволожскихъ (близъ села Александровскаго въ Соликамскомъ уѣздѣ) придетъ къ Саранулу не дороже 6—7 коп. за пудъ. Кромѣ того, по изслѣдованіямъ г. Гельмерсена, каменный уголь залегаеетъ по всему западному склону Урала. Около Грбовской станціи, лежащей не въ дальнемъ разстояніи отъ Ревдинскаго завода, а слѣдовательно и средней линіи желѣзной дороги, присутствіе его, какъ утверждаютъ, несомнѣнно.

Относительно приготовленія рельсовъ по способу Бессемера, нѣкоторые заводы дѣлаютъ опыты уже въ большихъ размѣрахъ, и готовы принять заказы, какъ намъ объясняли, около 1 р. 80 к. за пудъ. Локомотивы, вагоны и другія принадлежности дорогъ также могутъ приготовляться въ Россіи, напр. въ екатеринбургскомъ механическомъ заведеніи, на воткинскомъ заводѣ, и вѣроятно на другихъ заводахъ.

Если часть заводовъ займется приготовленіемъ рельсовъ, машинъ, пароходовъ и проч., тогда уменьшится выдѣлка обыкновенныхъ рыночныхъ сортовъ желѣза, чѣмъ уравнивается предложеніе съ спросомъ.

Къ этому надо присовокупить, что если каменный уголь на

Камѣ будетъ не дороже 6 к. за пудъ, вѣроятно, близъ желѣзной дороги на Камѣ же откроются новые желѣзные заводы, которые займутся передѣлкой уральскаго чугуна на желѣзо на каменномъ углѣ, ибо выгоднѣе будетъ доставить по желѣзной дорогѣ 1½ пуда чугуна на Каму, нежели везти къ заводамъ 3 пуда угля, и приготовленный на этомъ углѣ (изъ 1½ пуда чугуна) пудъ желѣза. Если перевозка чугуна будетъ стоить 10½ к., то перевозка угля и желѣза — 28 коп.

И такъ, одни заводы займутся исключительно выплавкой чугуна, другіе приготовленіемъ рельсовъ, третьи устроятъ механическія заведенія, и т. д. Возникнетъ раздѣленіе труда, сократится оборотъ капитала, а вмѣстѣ съ тѣмъ послѣдуетъ возможная дешевизна и усовершенствованіе издѣлій. Каждый изъ существующихъ заводовъ опредѣлитъ свои средства какъ относительно руды, такъ и горючаго матеріала, и будетъ заниматься тѣмъ, что найдетъ для себя выгоднѣе, а желѣзная дорога обезпечитъ заводы продуктами первой необходимости и рабочими руками, если онѣ потребуются.

Съ доступностью Урала обусловливается процвѣтаніе русскихъ паровыхъ сообщеній, предвидится новая заря русскаго хозяйства. Это уже давно заявлено, — давно признано. Остается только отъ убѣжденія перейти къ дѣлу.

Дѣятельность сарапульско-тюменской дистанціи раздѣлится естественно на двѣ отрасли: транзитную и мѣстную.

Мѣстная дѣятельность обозначается перевозкой металлическихъ и другихъ грузовъ. Металлическіе грузы могутъ попасть на желѣзную дорогу только съ нѣкоторыхъ заводовъ, а именно:

Екатеринбургскаго монетнаго двора и механическаго заведенія.
Заводовъ: Нижнеисетскаго.

Верхисетскаго.

Алапаевскаго.

Ревдинскаго.

Бисертскаго.

Шайтанскаго.

Сысертскаго.

Верхнесергинскаго.

Атигскаго.

Нижнесергинскаго.

Съ этихъ заводовъ отправляется нынѣ, примѣрно, до 2,900,000 п.

Положимъ только 2,000,000.

Если не всё изъ означенныхъ заводовъ найдуть возможнымъ измѣнить старый 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 рѣки Ирени, села Алтынова, Екатеринбургa, пойдуть къ Тюмени известь, мѣлъ и алебастръ, въ которыхъ такъ нуждается Западная Сибирь. Въ обѣ же стороны, т. е. къ Тюмени и Сарapulу пойдуть огнеупорная глина и каменная плита, которая находится въ изобилии не только близъ Екатеринбургa, но и по дорогѣ между Екатеринбургомъ и Сарapulомъ. Плита весьма прочная, не требующая обдѣлки отъ 2 до 3 аршинъ длины и до 2 аршинъ ширины.

Изъ Екатеринбургa будутъ отправляться мраморныя вещи, памятники, подоконники, камины и разныя каменные издѣлія.

Изъ прикамскихъ лѣсовъ пойдуть въ Сибирь дубовыя доски, ободья, полозья, мочала, рогажи, кули и лубки.

Уменьшенную до крайности цифру всего вышесказаннаго груза можно считать въ 800 т. пудовъ,—что опредѣлить участіе Урала въ движеніи тюменской дистанціи на 2,800,000 пуд. кладѣ.

Сверхъ того слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ нѣкоторые годы было отправлено внутрь Россіи и за-границу изъ Екатеринбургa до 200 т. пудовъ хромовой руды, каковую кладь, раздѣливъ на 3 года, мы исчисляемъ въ 70,000 пудовъ.

Затѣмъ, всего груза, на который можетъ расчитывать сарapulско-тюменская дистанція въ настоящее время, совершенно точно опредѣлить невозможно, но менѣе 14,070,000 пудовъ быть не можетъ, а именно:

Изъ Россіи до	4,620,000 пуд.
Изъ Китая, Ташкента, Сибири, Киргизской, Семипалатинской и Туркестанской области . .	6,580,000 »
Съ Урала и прикамской мѣстности . . .	2,870,000 »

Вотъ существенная гарантія, вотъ первоначальное основаніе предпріятія, коего послѣдствія неисчислимы, но которое и при самыхъ скромныхъ размѣрахъ уже оказывается достаточно обезпеченнымъ.

Для сибирской отпускнуой торговли чрезвычайно важно, пройдетъ ли желѣзная дорога чрезъ сѣверный Уралъ и выйдетъ на

Каму въ Перми, или пройдетъ она чрезъ средній, Уралъ, и крайнимъ пунктомъ ея на Камѣ будетъ Сарапулъ.

Въ первомъ случаѣ, т. е. если дорога остановится въ Перми, Сибири придется переплачивать за провозъ товаровъ ежегодно, при настоящемъ даже движеніи, въ теченіе одной зимы, не менѣе полутора мил. руб. сер., именно потому, что зимній провозъ отъ Перми до Казани будетъ стоить вдвое дороже, нежели отъ Сарапула: если изъ Сарапула повезутъ пудъ товару за 25 коп., то изъ Перми придется заплатить 50 коп. Въ теченіи семи мѣсяцевъ, когда бываетъ закрыта навигація, проходитъ изъ разныхъ мѣстъ Россіи въ Сибирь, вмѣстѣ съ Ирбитской ярмаркой, а также и оттуда въ Россію, никакъ не менѣе 4 мил. пудовъ, на которые составилось бы переплаты за провозъ по сѣверной дорогѣ 4 милліона четвертаковъ или 1 мил. руб. сер.

Кромѣ того, каждый проѣзжающій изъ Россіи въ Сибирь, или изъ Сибири въ Россію, платилъ бы отъ Перми до Казани, считая по 3 коп. на версту, за лишнія 270 верствъ по 8 руб. сер. Если, въ теченіе семи мѣсяцевъ проѣдетъ только 60 тысячъ человѣкъ, то они переплатятъ 480 тысячъ руб. сер.

Наконецъ, переплата за провозъ по 25 коп. съ пуда для такихъ продуктовъ, какъ напр. мясо, рыба, будетъ очень чувствительна. Такихъ продуктовъ, при благоприятномъ проведеніи пути, пойдетъ въ Казань, а вѣроятно впоследствии и въ Москву, не одинъ милліонъ пудовъ, между тѣмъ, какъ они могутъ отправляться въ свѣжемъ видѣ только зимою, когда русскіе морозы придаютъ имъ свойство консервовъ. Если этихъ товаровъ пойдетъ изъ Сибири не болѣе 2 мил. пудовъ, то цифра потери можетъ быть выражена въ 500 т. руб. сер.

Надобно еще замѣтить, что постройка желѣзной дороги непременно увеличитъ торговое движеніе, какъ это происходитъ всегда и вездѣ; слѣдовательно къ вышеозначеннымъ 2 милліонамъ потери, еще придется прибавить по крайней мѣрѣ одинъ милліонъ на круглый годъ, т. е. на зимнее и лѣтнее движеніе грузовъ и пассажировъ, не считая потери времени.

Но, можетъ быть скажутъ, что плата за провозъ по сѣверной линіи отъ Тюмени на Тагиль и Пермь въ 645 верствъ будетъ дешевле платежа за 700 верствъ по средней линіи отъ Тюмени на Екатеринбургъ и Сарапулъ?

Если имѣтъ въ виду не число верствъ желѣзной дороги, а цифру

капитала, израсходованнаго на ея постройку, то можно съ увѣренностью сказать, что въ этомъ случаѣ выигрышь будетъ на сторонѣ средней линіи.

Линія сѣверная должна перейти черезъ три хребта горъ, перекинуть мосты черезъ нѣсколько большихъ рѣкъ, пройти большое пространство глубокими болотами и сверхъ того между р. Чусовой и Чизмой придется дѣлать тоннель.

Линія средняя перерѣжетъ Уралъ въ самой низшей его точкѣ, около Екатеринбурга, пройдетъ водораздѣломъ, составляющимъ живую грань Европы съ Азіей, не встрѣтитъ на пути ни одной большой судоходной рѣки, ни большихъ болотъ, и нигдѣ не потребуетъ тоннеля.

Въ доказательство ссылаемся на карты той и другой мѣстности. Топографическія условія мѣстнымъ жителямъ хорошо извѣстны. Кромѣ того, по тому самому направленію, гдѣ линія наша переходитъ Уралъ, предполагалось соединить каналомъ воды сибирскія съ русскими. Не ясно ли это доказываетъ, что мы взяли самую удобную мѣстность на Уралѣ для проложенія желѣзной дороги?

Сопшемся на слова извѣстнаго Пердонне, приведенныя недавно въ «Московскихъ вѣдомостяхъ», въ статьѣ о Козловско-саратовской линіи. Онъ говоритъ: *«если направленіе желѣзной дороги выбрано дурно, то постройка ея не только есть мотовство общественнаго достоянія, но можетъ повлечь за собой весьма прискорбные перевороты въ распредѣленіи народнаго богатства и, составляя причину благосостоянія для однихъ, сдѣлаться для многихъ орудіемъ разоренія. Поэтому, самая крайняя тщательность въ обсужденіи направленія желѣзныхъ дорогъ не можетъ считаться излишнею»*. И такъ, кажется очевидно, что для нашихъ вышнихъ китайско-ташкентскихъ сношеній и для Сибири выгоднѣе линія тюменско-екатеринбургско-сарапультская.

Посмотримъ, которая изъ этихъ линій будетъ ближе къ цѣли возстановленія горнаго производства на Уралѣ?

При разрѣшеніи вопроса о направленіи, необходимо уяснить, въ чемъ именно можетъ содѣйствовать уральскому производству желѣзная дорога? Намъ кажется, что главная задача желѣзной дороги — это по возможности приблизить заводы къ мѣсту сбыта издѣлій, и обезпечить заводское населеніе продовольствіемъ; и чѣмъ центральнѣе пройдетъ эта дорога, т. е. будетъ въ одинаковомъ приближеніи разстояніи отъ заводовъ сѣвернаго и южнаго Урала,

тѣмъ будетъ она цѣлесообразнѣе. Если при этомъ близъ дороги окажутся рудные залежи, каменный уголь и большая цифра грузовъ, такъ болѣе и желать нечего. Линія чрезъ сѣверный Уралъ должна окончиться въ Перми, чрезъ средній, въ Ершовкѣ противъ Сарапула. Отъ Перми до Казани 580 верстъ отъ Сарапула 320 верстъ.

Отъ Сарапула еще можно разсчитывать, что линія пройдетъ до Казани, отъ Перми вѣроятно никогда, или очень не скоро, ибо отъ Сарапула до Казани мѣста населенныя, отъ Перми лѣсныя и разстояніе, вдвое больше; значить потребовалась бы двойная затрата капитала, и вполсѣдствіи двойной расходъ за провозъ.

Екатеринбургъ есть центръ горной промышленности на Уралѣ, — центръ не официально только назначенный, а центръ дѣйствительный по топографическимъ условіямъ.

Правительство не отказывалось отъ Екатеринбурга, какъ пункта, для желѣзной дороги и тогда, когда г. Рашетъ проектировалъ дорогу на Тагиль.

Поручено было сдѣлать изысканія на Екатеринбургѣ, но были ли они дѣйствительно произведены, мы не могли узнать на мѣстѣ.

Направляя линію желѣзной дороги на Тагиль, г. Рашетъ приводилъ въ основаніе то, что на сѣверномъ Уралѣ главные залежи желѣзныхъ рудъ, отличныхъ по содержанію, качеству и неизсякаемости.

Важность и богатство рудныхъ мѣсторожденій, на сѣверномъ Уралѣ неоспоримы. Въ горѣ Благодати и въ Высокой или магнитной добывается ежегодно магнитнаго желѣзняка до 4 милл. пудовъ, но и бурога желѣзняка, по всему Уралу, который, хотя и ниже содержаніемъ магнитнаго, добывается ежегодно около 20 мил. пудовъ. Кромѣ того, значительная часть руды изъ Высокой (магнитной) горы идетъ на заводы средняго Урала и приходится имъ, конечно, дороже, нежели сѣвернымъ.

Всякій согласится съ тѣмъ, что желѣзная дорога, проведенная чрезъ сѣверный Уралъ, не могла бы принести никакой пользы заводамъ, расположеннымъ на среднемъ и южномъ Уралѣ; кромѣ того, не было бы разсчета вести вполсѣдствіи къ ней боковыя вѣтви, ибо это значило бы идти назадъ; а потому дорога чрезъ сѣверный Уралъ, оконченная въ Перми, оказалась бы совершенно изолированной. Спрашивается: какую пользу могла бы принести эта дорога сѣвернымъ заводамъ?

Зимою не было бы никакого разсчета везти по ней желѣзо въ

Пермь, потому что Пермь, удаленная на 580 верстъ отъ Казани, никогда не могла бы сдѣлаться желѣзнымъ рынкомъ; вести же грузомъ въ Казань было бы невыгодно; весной вѣроятно желѣзные караваны шли бы по Чусовой; развѣ только осенью прошла бы по желѣзной дорогѣ съ сѣверныхъ заводовъ часть желѣза, по случаю мелководія въ Чусовой.

Напротивъ, если линія пройдетъ чрезъ Екатеринбургъ, то она будетъ центральнѣе для всѣхъ заводовъ; она упрется въ Каму вдвое ближе къ Казани и, вѣроятно скорѣе, какъ сказано выше, продолжится далѣе.

Это будетъ главная линія на Уралѣ. Вѣроятно не много пройдетъ времени, когда къ ней примкнутъ и боковыя. Такъ напр. не подлежитъ сомнѣнью, что отъ Тагила до Екатеринбурга, на разстояннн 150 верстъ, ровною мѣстностью протянется линія скоро, въ особенности, если оправдается предположеніе о залежахъ около Грובהва каменнаго угля. Тогда по Тагильско-Екатеринбургской линіи повезется въ большемъ количествѣ изъ Высокой горы на заводы средняго Урала магнитный желѣзнякъ, пойдетъ также отъ Тагила и другихъ заводовъ къ Саранулу желѣзо; отъ Екатеринбурга на сѣверные заводы — хлѣбъ, мясо, рыба, другіе товары и каменный уголь.

Провозная плата по всей линіи, считая отъ Тагила до Саранула, будетъ никакъ не дороже провоза по линіи, которая была бы устроена отъ Тагила до Перми, потому что, чѣмъ больше сосредоточится на одной и той же линіи грузовъ, тѣмъ скорѣе можно разсчитывать на пониженіе тарифа. А потому и для сѣверныхъ заводовъ линія Тюменско-екатеринбургско-саранульская будетъ выгоднѣе.

Сверхъ того средній Уралъ, въ особенности мѣстность 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 большемъ количествѣ за границу, а отчасти и въ Москву на выдѣлку красокъ.

Здѣсь также находятся многочисленныя мѣсторожденія мрамора, нѣсколько ломокъ яшмы и порфировъ, единственная въ Россіи ломка орлеца, и въ 40 верстахъ отъ Екатеринбурга большіе залежи наждака. Къ этому надо присовокупить, что съ каждымъ годомъ дѣлаются новыя открытія и заявки. Такъ, въ теченіе послѣд-

нихъ 10 лѣтъ, въ Екатеринбургскомъ округѣ были заявлены слѣдующіе пріиски:

- 9 сѣрнаго колчедана.
- 10 мѣдныхъ.
- 22 желѣзныхъ.
- 18 хрома.
- 5 жерноваго камня.
- 5 точильнаго камня.
- 7 графита.
- 5 марганца.
- 2 никкеля.
- 3 лигнита.
- 1 фарфоровой глины.

Отвода по этимъ заявленіямъ еще не сдѣлано, и рудники не разрабатываются.

Наконецъ, въ Екатеринбургскомъ округѣ въ окрестностяхъ Березовскаго завода, находятся замѣчательные золотожилные рудники, и въ западной половинѣ округа — золотоносныя россыпи.

Золотожилные рудники занимаютъ пространство въ 56 квадр. верстѣ.

Разработкой ихъ занималась казна съ 1752 до 1814 года; въ это время было обращено главное вниманіе на добычу золота россыпнаго; а золоторудное производство, по трудности работъ, происходящей отъ сильнаго притока воды, было совершенно оставлено. Но, какъ говорятъ, при надлежащей обстановкѣ и затратѣ нужнаго капитала, березовскіе золотые рудники могутъ представить богатства громадныя.

Для откачиванія воды сначала была поставлена здѣсь паровая машина, которую устранивалъ еще первый механикъ на Уралѣ Меджеръ. Машина была плохаго устройства, и дѣлу помогала плохо.

Полагая, что вода попадаетъ изъ близъ лежащаго Шартажскаго озера, отвели озеро каналомъ въ рѣку Пышму; но всё-таки цѣль не была достигнута: воды не избавились, и дѣло было совершенно заброшено.

Екатеринбуржцы ждутъ съ нетерпѣніемъ того времени, когда разработка золотыхъ рудниковъ и пріисковъ въ Березовскомъ округѣ будетъ доступна частной предпримчивости.

Частная разработка золотыхъ россыпей въ Гороблагодатскомъ

округъ дала очень хорошіе результаты въ томъ отношеніи, что вмѣсто 4 пудовъ золота, добываемыхъ тамъ казною, частныя лица стали добывать около 70 пудовъ.

Гороблагодатскій округъ считался до сихъ поръ самымъ бѣднымъ изъ золотопромышленныхъ округовъ.

Отдача золотыхъ промысловъ Березовскаго округа въ частныя руки возбудитъ сильную дѣятельность близъ Екатеринбурга.

По всѣмъ объясненнымъ причинамъ удаляться желѣзной дорогой отъ средняго Урала и Екатеринбурга совершенно не расчетливо, тѣмъ болѣе, что нигдѣ нельзя такъ дешево и удобно перейти Уралъ.

И такъ, изъ всего вышеизложеннаго видно, что самую выгодную линію желѣзной дороги какъ для Сибири, такъ и для Урала будетъ линія тюменско-екатеринбургско-сарapulьская, во-первыхъ, потому, что эта линія есть самая прямая, во-вторыхъ, по мѣстнымъ условіямъ самая удобная для постройки, въ третьихъ, сосредоточивающая на себѣ большую массу грузовъ.

Слѣдовательно эта линія потребуетъ и меньшей затраты капитала и болѣе дастъ на него процентъ.

Доходъ всякой желѣзной дороги обезпечивается движеніемъ товаровъ и пассажировъ. Сибирско-уральская дорога вѣроятно будетъ преимущественно товарная; но, тѣмъ не менѣе, надо полагать, что съ устройствомъ пассажирнаго пароходства по сибирскимъ рѣкамъ, движеніе пассажировъ годъ отъ году будетъ сильнѣе.

Предположеніе это основывается на томъ, что чѣмъ болѣе будетъ знакомиться русское земледѣльческое сословіе съ Сибирью и ея условіями для жизни, тѣмъ болѣе, въ особенности при паровыхъ сообщеніяхъ, будетъ переселяющихся въ Сибирь изъ малоземельныхъ русскихъ губерній. Съ другой стороны, чѣмъ болѣе будетъ расти цифра населенія Сибири, тѣмъ быстрѣе будетъ увеличиваться и цифра товарнаго движенія.

И въ настоящее время по Сибирскому тракту происходитъ громадное товарное движеніе. Но, кромѣ товаровъ, перевозимыхъ по Сибирскому тракту, въ общую цифру клади должны войти товары, перевозимые по другимъ дорогамъ, слѣдующіе черезъ Осинскую, Березовскую и Челвинскую пристани.

Не смотря на всѣ трудности, представляемыя путями сообщенія, и въ настоящее время идетъ товаровъ гужомъ изъ Россіи въ Китай, Ташкентъ, Сибирь, Киргизскую и Семипалатинскую области и

на Уралъ не менѣе 4.620,000 пудовъ и изъ этихъ мѣстъ въ Россію около 5.080,000 пудовъ. Къ этимъ цифрамъ совершенно безошибочно можно присовокупить до 1.500,000 пудовъ мяса и рыбы, которыя должны слѣдовать изъ Сибири въ Россію и около 2.870,000 пудовъ металловъ съ близъ лежащихъ къ дорогѣ уральскихъ заводовъ и товаровъ съ прикамской мѣстности.

При исчисленіи возможной доходности дороги мы принимаемъ эти цифры, и придерживаясь тарифа Главнаго Общества російскихъ желѣзныхъ дорогъ, дѣлимъ товары на шесть разрядовъ, съ платою за 1-й разрядъ за провозъ версты по $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда, за 2-й по $\frac{1}{18}$, за 3-й по $\frac{1}{24}$, за 4-й по $\frac{1}{30}$, за 5-й по $\frac{1}{40}$ и за 6-й по $\frac{1}{50}$ коп.

Причемъ, около 8.090,000 пудовъ по расчету должны пройти полный путь, остальные за тѣмъ 5.980,000 только половину пути, то есть или отъ Тюмени до Екатеринбурга и обратно, или отъ Ершовки до Екатеринбурга, или отъ Екатеринбурга до Ершовки.

Промежуточное движеніе, хотя его нельзя не предвидѣть, въ расчетъ нами не принято. Не введены также въ расчетъ провозъ товаровъ съ большою скоростью, за чтò получается увеличенная плата, и плата за багажъ пассажировъ.

Согласно этому расчету, въ настоящее время, на основаніи собранныхъ отъ различныхъ коммерческихъ лицъ свѣдѣній, провозится изъ Россіи въ Китай, Ташкентъ, Сибирь, Киргизскую, Семипалатинскую области и на Уралъ:

Товаровъ 1-го разряда.

Мануфактурныхъ издѣлій, товаровъ бакалейныхъ, москательныхъ, мѣдныхъ издѣлій, товару игольного, скобенаго, посуды фарфоровой, хрустальной, стекла, оливковаго масла, привознаго табаку, винъ виноградныхъ и проч.

Полный путь

2,270,000 п. по 58 к. на 1,316,600 р.

Половину пути

430,000 по 29 к. на 124,700 р.

2-го разряда.

Товаровъ бакалейныхъ сахару, семяннаго масла, табаку черкас-

скаго, винъ виноградныхъ крым-
скихъ, стеариновыхъ свѣчъ, мы-
ла, керосину и проч.

полный путь

половину пути

1,300,000 по 39 к. на 507,000 р. 320,000 по 19½ к. на 62,400 р.

3-ю разряда

Спирту и разныхъ товаровъ
архангельскихъ, устюжскихъ,
вятскихъ и чердынскихъ.

полный путь

половину пути

60,000 п. по 29 к. на 17,400 р. 240,000 п. по 14½ к. на 34,800 р.

Изъ вышеозначенныхъ мѣстъ въ Россію а также изъ Сибири
на Уралъ:

Товаровъ 1-ю разряда.

Чаю байховаго и кирпичнаго,
золота, серебра, мѣди, мѣдной
монеты, хлопку, верблюжьей
шерсти, конскаго волосу, щети-
ны, пушнины и проч.

полный путь

половину пути

730,000 п. по 58 к. на 423,400 р. 150,000 п. по 29 на 43,500 р.

2-ю разряда

Кожъ, овчины, масла коровья-
го, меду, орѣховъ кедровыхъ,
рыбы, дичи и проч.

полный путь

половину пути

980,000 п. по 39 к. на 382,200 р. 250,000 п. по 19½ к. на 48,750 р.

3-ю разряда.

Сала говяжьяго и мяса.

<i>полный путь</i>	<i>половину пути</i>
2,200,000 п. по 29 к. на 638,000 р.	250,000 п. по 14½ к. на 36,250 р.

4-го разряда.

Соли коряковской, муки крупчатой и проч.

<i>полный путь</i>	<i>половину пути</i>
2,200,000 п. по 29 к. на 638,000 р.	250,000 п. по 14½ к. на 36,250 р.

5-го разряда.

Различныхъ минераловъ и ржаной муки.

<i>полный путь</i>	<i>половину пути</i>
2,200,000 п. по 29 к. на 638,000 р.	250,000 п. по 14½ к. на 36,250 р.

6-го разряда.

Хлѣба въ зернѣ, желѣза, дубовой доски, ободьевъ, полозьевъ, кулей, мочала, каменной плиты, мѣлу, алебастра, извести, хромовой руды и проч.

<i>полный путь</i>	<i>половину пути</i>
550,000 п. по 14 к. на 77,000 р.	3,100,000 п. по 7 к. на 217,000 р.

Итого 14,070,000 пуд. на сумму 4,044,000 р.

Изъ этого расчета видно, что грузы слѣдующіе въ ту и другую сторону не равновѣсны, но тѣмъ не менѣе, отношеніе между ними на Сибирско-уральской желѣзной дорогѣ будетъ болѣе благопріятно, нежели на многихъ другихъ русскихъ дорогахъ.

Что касается до цифры пассажировъ, то опредѣлить ее точно также нѣтъ никакой возможности, потому что они въ настоящее время слѣдуютъ различными путями, и кромѣ того слѣдованіе рабочаго народа не поддается никакому контролю.

Что пассажирское движеніе должно быть значительно, можно доказать тѣмъ, что перевозкою пассажировъ по Камѣ во время навигаціи занято до 16 пароходовъ.

Принимая во вниманіе, что на Сибирско-уральской желѣзной дорогѣ должно сосредоточиться кромѣ обыкновеннаго, товаро-пассажирскаго движеніе передъ ярмарками Нижегородской, Крестовской, Ирбитской, Тюменской, Ишимской, Мензелинской и друг., а также слѣдованіе рабочихъ въ Сибирь на золотые промыслы и на уральскіе заводы, мы полагаемъ, что если принять за основаніе разсчета числа пассажировъ цифру движенія на Петербургско-варшавской дорогѣ и при томъ за два года назадъ, то это будетъ не только не преувеличено, но, по всей вѣроятности, ниже дѣйствительности.

Въ 1865 году по Петербургско-варшавской дорогѣ, на разстояніи 1,207 верстѣ, проѣхало 959,000 пассажировъ, сдѣлавши отношеніе къ разстоянію Сибирско-уральской желѣзной дороги, можно разсчитывать, что на разстояніи 700 верстѣ проѣдетъ 558 т. пассажировъ.

Что же касается до числа верстѣ, которое прослѣдуетъ каждый пассажиръ, то имѣя въ виду, что желѣзная дорога свяжетъ водяные пути обширнѣйшихъ территорій и большая часть пассажировъ не минуемо проѣдетъ полный путь, можно бы было половину отнести къ этому разряду; но мы вводимъ въ разсчетъ, что только $\frac{1}{3}$ пассажировъ прослѣдуетъ полный путь т. е. 700 верстѣ $\frac{1}{3}$ половину пути т. е. 350 верстѣ и $\frac{1}{3}$ четверть пути т. е. 175 верстѣ.

При раздѣленіи пассажировъ на классы будемъ придерживаться данныхъ другихъ желѣзныхъ дорогъ, а именно, что изъ всего числа проѣдетъ пассажировъ 1-го класса 2%, втораго класса 12% и 3-го класса 86%.

По этому разсчету мы получимъ слѣдующія цифры:

Съ проѣхавшихъ полный путь:

1-го кл. 3,720 чел. по 3 коп. на версту за 700 верстѣ 21 руб.	78,120 р.
2-го класса 22,320 чел. по 2 $\frac{1}{4}$ коп. на версту за 700 верстѣ 15 р. 75 к.	351,540 »
3-го класса 159,960 чел. по 1 $\frac{1}{4}$ коп. на версту за 700 верстѣ 8 р. 75 к.	1.399,650 »

Съ проѣхавшихъ половину пути:

1-го класса 3,720 чел. по 3 к. на версту за 350 верстѣ 10 р. 50 к.	39,060 р.
--	-----------

2-го класса 22,320 челов. по 2 $\frac{1}{4}$ коп. на версту за 350 версть 7 р. 87 к.	175,770 руб.
3-го класса 159,960 чел. по 1 $\frac{1}{4}$ коп. на версту за 350 версть 4 р. 37 $\frac{1}{2}$ к.	699,825 »

Съ пропавшихъ четверть пути:

1-го класса 3,720 чел. по 3 коп. на версту за 175 версть 5 р. 25 к.	19,530 »
2-го класса 22,320 челов. по 2 $\frac{1}{4}$ коп. на версту за 175 версть 3 р. 93 $\frac{3}{4}$ к.	87,885 »
3-го класса 159,960 челов. по 1 $\frac{1}{4}$ коп. на версту за 175 версть 2 р. 18 $\frac{3}{4}$ к.	349,912 »
<hr/>	
Итого	3,201,292 руб.

А всего валоваго дохода за перевозку товаровъ и пассажировъ, можно предполагать, 7,245,392 руб., или на каждую версту валоваго дохода 10,350 рублей.

При опредѣленіи поверстной стоимости дороги, мы, не смотря на многія благоприятныя мѣстныя условія, какъ-то: сравнительную дешевизну строительныхъ матеріаловъ, рабочихъ рукъ и проч., принимаемъ среднюю стоимость версты всѣхъ русскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, что составитъ 68,536 руб., а за всѣ 700 версть около 48,000,000 рублей. Затѣмъ, отдѣливъ примѣрно на эксплуатацію дороги, согласно даннымъ другихъ дорогъ 50% валоваго сбора, мы получимъ чистаго дохода 3,622,696 рублей, или на затраченный капиталъ 7 $\frac{1}{2}$ %, на каждую же версту чистаго дохода 5,175 рублей.

Въ настоящее время, провозъ товаровъ, безъ отношенія къ ихъ стоимости, обходится зимою, считая полпути отъ Казани до Перми, на разстояніи 300 версть и отъ Перми до Тюмени на разстояніи 660 версть, а всего за 960 версть, въ средней сложности, не дешевле 90 коп. сер. съ пуда.

Лѣтній провозъ отъ Перми до Тюмени стоитъ отъ 80 к. до 1 р. 50 к. Не считая расхода на доставку водою отъ Ершовки до Перми, положимъ провозъ не дороже зимняго, а именно въ 90 коп.

По этимъ цѣнамъ экономіи въ провозной платѣ *только на товары первыхъ трехъ разрядовъ*, провозимые изъ Россіи и *первыхъ двухъ разрядовъ*, провозимые въ Россію, послѣдуетъ:

На привезенные из Россіи:

	<i>полный путь</i>	<i>половину пути</i>
1 разр. на 2,270,000 п. по 32 к.	на 726,400 р.	на 430,000 пуд. по 16 коп. на 68,800 р.
2 разр. на 1,300,000 п. по 51 к.	на 663,000 р.	на 320,000 пуд. по 25½ коп. на 81,600 р.
3 разр. на 60,000 п. по 61 к.	на 36,600 р.	на 240,000 пуд. по 30½ коп. на 73,200 р.

На привезенные въ Россію:

	<i>полный путь</i>	<i>половину пути</i>
1 разр. на 730,000 п. по 32 к.	на 233,600 р.	на 150,000 пуд. по 26 коп. на 39,000 р.
2 разр. на 980,000 п. по 51 к.	на 499,800 р.	на 250,000 пуд. по 25½ коп. на 63,750 р.

Итого отъ провоза товаровъ послѣдуетъ экономіи 2,485,750 руб.

Сверхъ того, товары слѣдующіе съ Нижегородской армарки въ Восточную и Западную Сибирь, успѣютъ дойти водою на пароходахъ отъ Тюмени до Томска, а это составитъ опять большую экономію въ провозной платѣ и огромный выигрышъ во времени.

Изъ всѣхъ приведенныхъ данныхъ очевидно, что устройство Сибирско-Уральской дороги повлечетъ за собою очень важныя экономическія послѣдствія, и возвратитъ государству затраченный на нее капиталъ одною экономіей въ провозной платѣ за товары, менѣе нежели въ 20 лѣтъ. Къ этому необходимо присовокупить, что хотя мы, при вычисленіи возможнаго дивиденда, и положили на устройство дороги 48 милліоновъ, тѣмъ не менѣе, основываясь на мѣстныхъ данныхъ, полагаемъ, что она, вѣроятно, будетъ стоить дешевле.

На пути отъ Ершовки до Тюмени не встрѣчается никакихъ препятствій, которыя могли бы увеличивать стоимость дороги. Если и есть горы, то не на значительномъ пространствѣ и горы не высокія, нѣтъ на пути ни одной судоходной рѣки, а также нѣтъ и большихъ болотъ. Строительные матеріалы, какъ-то: лѣсъ, камень, щебень, песокъ, вездѣ находятся въ изобиліи, исключая 150 верстъ по направленію къ Тюмени близъ рѣки Пышмы, гдѣ труднѣе будетъ достать щебень и камень.

Если же на устройство дороги потребуется меньшій капиталъ, то и дивидендъ долженъ быть значительнѣе.

Сверхъ того, всякій согласится съ тѣмъ, что Сибирско-Уральской желѣзной дорогѣ предстоитъ будущность блестящая, она соприкасается такихъ интересовъ, что даже нельзя предвидѣть предѣловъ развитія на ней движенія.

А потому если бы Сибирско-Уральская желѣзная дорога обѣщала съ перваго года ея устройства не только $7\frac{1}{2}$, а даже 4%, то и тогда ея немедленная постройка казалось бы должна составить первую государственную заботу.

Но приведенныя нами расчисленія показываютъ, что если бы правительство гарантировало капиталъ стоимости дороги даже въ 75,000 руб. на версту, то и тогда это былъ бы только кредитъ номинальный, дѣйствительнаго же пожертвованія, со стороны правительства никогда бы не потребовалось.

Напротивъ, правительство выиграло бы очень много: отъ сокращенія расходовъ на перевозку многочисленныхъ партій арестантовъ, войсковыхъ командъ, приготавлиаемыхъ на уральскихъ заводахъ различныхъ орудій, также на перевозкѣ простой и денежной корреспонденціи и почтовыхъ посылокъ получило бы возможность скорыхъ сношеній съ правительственными мѣстами Сибири, Амурской и Туркестанской областей и сокращенія расходовъ на прогоны лицъ, проѣзжающихъ по службѣ ежегодно въ значительномъ количествѣ.

Но всѣ эти выгоды ничтожны предъ возвышеніемъ цѣнности тѣхъ государственныхъ богатствъ, которыя заключаются на Уралѣ, въ Сибири, въ Туркестанской и Амурской областяхъ.

Возвысивъ цѣнность уральскаго желѣзнаго производства, желѣзная дорога по одному этому дастъ возможность правительству получить обратно тѣ миллионныя ссуды, которыя были выданы уральскимъ заводчикамъ, и выплачиваются въ настоящее время не совсѣмъ исправно, а нѣкоторыя даже безнадежны къ полученію.

Наконецъ, эта желѣзная дорога обѣщаетъ громаднѣйшую съѣтъ паровыхъ сообщеній, которыми богатый, полный будущности край, сольется еще тѣснѣе съ Россіей и значительно возвыситъ народное богатство.

Описаніе мѣстности.

Намъ остается еще сдѣлать очеркъ той мѣстности по которой должна пройти сарапульско-екатеринбургско-тюменская линія.

Желѣзная дорога отъ Камы къ Екатеринбургѣ можетъ быть проложена или 1) отъ Березовки (Бирскаго уѣзда), или 2) отъ Ершовки (Осинскаго уѣзда) по направленію на юговостокъ на Камбарскій желѣзодѣлательный заводъ и потомъ на востокъ, степью Бирскаго уѣзда, или 3) отъ Ершовки по направленію на востокъ, на село Гондырь, замѣчательное хлѣбной торговлей.

По первому направленію, т. е. отъ Березовки, линія должна быть короче на 22 версты, не потребуетъ постройки мостовъ, ибо рѣки Буй, Камбарка, Шолья, Армязь останутся отъ нея влѣвъ; но она должна пройти мѣстами низкими, болотистыми и потребуетъ, вѣроятно, много расходовъ на устройство пристани на Камѣ и укрѣпленія берега, потому что, на всемъ протяженіи отъ Ершовки до устья рѣки Бѣлой, берегъ Камы затопляется на пространствѣ полуторы и болѣе верстѣ. Кромѣ того, противоположный берегъ Камы представляетъ сначала низменное мѣсто, затопляемое версты на двѣ, а потомъ крутой подъемъ и мѣстность гористую на большое пространство. Наконецъ, мѣстность около Березовки, окруженная болотами, представляетъ неотразимыя неудобства въ гигиеническомъ отношеніи и совершенно негодится для поселенія. Здѣсь постоянно господствуютъ лихорадки и тифозныя горячки.

По второму направленію, отъ Ершовки на Камбарскій заводъ, представляются невыгоды въ удлиненіи линіи на $22\frac{1}{2}$ версты въ сравненіи съ направленіемъ отъ Березовки и въ необходимости постройки четырехъ мостовъ: 1) чрезъ Камбарскій прудъ (около 200 сажень), 2) чрезъ рѣку Буй, разливающуюся весною версты на двѣ, 3) чрезъ рѣку Шолью (разливается весною сажень на 300), и 4) рѣку Армязь (разливающуюся сажень на 100). Выгоды представляются въ совершенно ровной мѣстности какъ до рѣки Буя, такъ и при переходѣ чрезъ Буй, и въ твердомъ грунтѣ. О выгодахъ пристани будетъ сказано при описаніи третьяго направленія.

По третьему направленію, отъ Ершовки на Гондырь, невыгода представляется только въ мѣстности не столь ровной, какъ по направленію отъ Березовки и—чрезъ Камбарскій заводъ. По этому направленію разстояніе должно сократиться около 20 верстѣ. Рѣки Армязь, Шолья и Буй будутъ гораздо менѣе, и не разливаются

такъ широко, какъ по Камбарскому направленію потому, что берега здѣсь круче. Опреѣлнить, какъ велики будутъ по этому направленію земляныя работы, т. е. на сколько не ровна мѣстность, нельзя потому, что пространства лѣсныя нельзя было осмотрѣть подробно, не дѣлая просѣкъ.

Преимущество Ершовской пристани предъ Березовскою для начала отъ нея линіи желѣзной дороги очевидно. Она занимаетъ огромную возвышенную площадь, окруженную сосновыми лѣсами; никогда не затопляется весною, благопріятна для жизни. Напротивъ Ершовки расположенъ на другомъ берегу Камы городъ Сарапулъ, имѣющій до 10 тысячъ жителей, который также имѣетъ удобныя пристани, не затопляемая водою. Отъ Сарапула, по направленію къ Казани, по всему Сарапульскому уѣзду на пространствѣ 50 верстъ совершенно почти ровная мѣстность. Отъ Сарапула до Казани готовая почтовая дорога, которая потребуетъ незначительныхъ исправленій. Сверхъ того, близъ Ершевки два отличныхъ затона для зимовки судовъ и париходовъ, одинъ при селѣ Еромаскѣ, другой при самой Ершовкѣ, въ рѣчкѣ Паркачихѣ. Наконецъ, между Ершовкой и Сарапуломъ, по срединѣ Камы, находится значительный островъ, который можетъ служить для склада товаровъ.

Всѣ эти данныя побуждаютъ остановиться на третьемъ направленіи отъ Ершовки на Гондырь.

Отъ Гондыря линія должна идти Бирскимъ уѣздомъ Уфимской губерніи, оставляя вправѣ и влѣвѣ лѣсныя пространства — въ 5 верстахъ. Здѣсь мѣстность совершенно ровная, рѣчки, при которыхъ расположены селенія, незначительны; ни насыпей, ни выемокъ не потребуется.

Далѣе линія должна направиться по большей части по долинамъ рѣчекъ. При переходѣ чрезъ рѣку Югъ долженъ быть построенъ мостъ сажень 15. Отъ рѣки Юга, линія должна идти на сѣверовостокъ по направленію на Николаевскій винокуренный заводъ, перейти рѣку Таныпъ, шириною въ 1 сажень и направиться на деревню Тюю. Отъ деревни Ари до Тюя, на пространствѣ около 60 верстъ, представляется самая трудная часть всего пути отъ Сарапула до Тюмени.

Отъ деревни Тюя до Александровскаго винокуреннаго завода потребуются самыя незначительныя земляныя работы, но чрезъ нѣсколько овраговъ придется перекинуть мосты.

КАРТА части РОССИИ

с показаніем проэктов
СИБИРСКО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ

- ГОРОДА
- ГУБЕРНСКІЕ
 - УЕЗДСКІЕ
 - БЕЗЪУЕЗДСКІЕ И ЗАШТАТНЫЕ
 - Слободы, селы, станицы и деревни
 - Заводы
- Рѣки естественныя
— естественныя
Железныя дороги существующія
— проектируемыя
— Рельсы
— Лѣсные дороги

Масштабъ
60 Россійскихъ вѣсовъ 100 вѣсовъ 100 вѣсовъ



Картосоставитель Г. А. Кошкин и В. М. Кошкинъ въ 1875 г.

Отъ Александровскаго винокуреннаго завода линия направится возвышенною и лѣсною мѣстностью по направленію на желѣзодѣлательные заводы Атигскій и Сергинскій. Отъ рѣчки Демида до Сергинскаго завода требуются безпрестанно земляныя работы, т. е. насыпи и выемки, но незначительныя.

Около Сергинскаго завода придется обогнуть Гладкую гору, составляющую вѣтвь Уральскаго хребта, и направиться къ заводу Ревдинскому, перейти рѣку Ревду, Чусовую, пройти между Змѣиной и Волчьей горами, возлѣ озеръ Глухаго и Половиннаго и далѣе пройти, на пространствѣ 35 верствъ, совершенно ровную мѣстность. По всей линіи до Екатеринбурга встрѣчается въ недалекомъ разстояніи, или на самомъ пути лѣсъ отличнаго качества; нигдѣ не будетъ недостатка въ щебнѣ и камнѣ; грунтъ твердый, сухой; почва или черноземная, или песчано-глинистая. Самыя значительныя на пути встрѣтятся рѣчки Буй, Таныпъ и Чусовая. Послѣдняя шириною въ 40 сажень, Буй 20, а Таныпъ 10. По самому пути и близь дороги встрѣчается очень много селеній.

Отъ Екатеринбурга линия должна направиться на Ивановскій заводъ, при чемъ она пересѣкаетъ рѣку Исеть, имѣющую ширины до 40 сажень. Кромѣ Исети придется перейти и другія незначительныя рѣчки.

Мѣстность отъ Екатеринбурга на пространствѣ 60 верствъ до села Грязновскаго представляетъ поверхность волнистую, и потребуетъ земляныхъ работъ. Отъ села Грязновскаго до рѣчки Пышмы встрѣчаются болота, но не глубже одного аршина. Пышма въ томъ мѣстѣ, гдѣ ее придется пересѣчь, шириною до 40 сажень.

Отъ Пышмы до города Камышлова пойдетъ опять мѣстность легковолнистая. Отъ Камышлова вплоть до Тюмени представляются совершенныя равнины, но попадаются на пути болота, которыя въ нѣкоторыхъ мѣстахъ доходятъ глубиною до полутора аршинъ.

На всемъ этомъ пути встрѣчаются частыя поселенія, лѣсу вездѣ достаточно; но камень и щебень придется доставлять уже не такъ близко, какъ на линіи сарапульско-екатеринбургской. Главныя на пути рѣчки Исеть и Пышма, которыхъ ширина доходитъ до 40 сажень; прочія рѣчки незначительны.

Е. Богдановичъ.

21

