

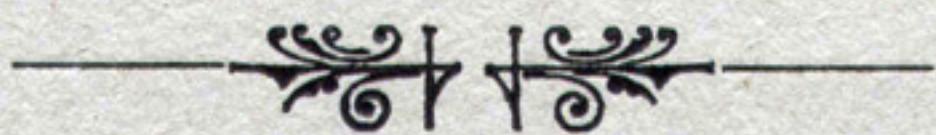
О-во Волго-Бугульминской жел. дороги.

КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Григорьев 1922 г.

къ проекту сооруженія линій

Чишма-Магнитная.



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Акционерного Общества „АЛЬФА“, Театральная пл., 4
1917.

НИИЖЕТ

О-во Волго-Бугульминской жел. дороги.

8

Не выдается на дом

385(01)

B - 67



ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Принято 1892 г.

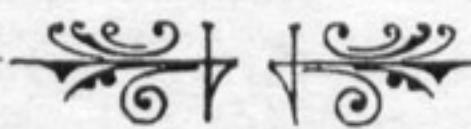
КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

къ проекту сооруженія линій

Чишма-Магнитная.

47936

9/229



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Акционерного Общества „АЛЬФА“, Театральная пл., 4.

1917.

КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

къ проекту сооруженія линії Чишма-Магнитная.

Исторія проекта.

Возникновеніе проекта желѣзнодорожной линії отъ Уфы или ближайшер къ ней станціи Самаро-Златоустовской желѣзной дороги до горы Магнитной, черезъ главнѣйшіе Южно-Уральскіе горные заводы, расположенные между двумя названными пунктами, относится еще къ послѣднимъ годамъ истекшаго столѣтія. Выдвинутый Съездами Горнопромышленниковъ Урала проектъ этотъ въ числѣ прочихъ былъ обслѣдованъ командированнымъ въ 1897 г. на Уралъ чиновникомъ особыхъ порученій Департамента Желѣз-нодорожныхъ дѣлъ Н. Д. Былимъ-Колосовскимъ и весною 1898 г. подвергся разсмотрѣнію Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Послѣдняя признала большое экономическое значеніе линіи Уфа-Магнитная для развитія горнозаводской промышленности какъ Южнаго Урала, такъ и другихъ районовъ Имперіи и желательность скорѣйшаго ея осуществленія и высказалась за производство въ ближайшемъ же будущемъ изысканій упомянутой дороги на средства казны.

Въ виду выяснившагося значенія линіи Уфа-Магнитная, Министерствомъ Путей Сообщенія были произведены въ 1899 году изысканія упомянутой дороги съ вѣтвями отъ главной линіи къ Авзяно-Петровскому и Зигазинскому заводамъ, а также къ Бакальской вѣтви Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, на общемъ протяженіи около 700 верстъ. Строительная стоимость главной линіи, безъ вѣтвей, опредѣлялась по даннымъ изысканій въ 23.916 тысячъ рублей или 58.569 руб. на версту протяженія дороги.

Результаты произведенныхъ изысканій были въ 1900 г. предметомъ вторичнаго обсужденія Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, которая высказалась за частичное осуществленіе проектируемой линіи въ связи съ предполагаемой къ постройкѣ линіей Бакаль-Магнитная. Однако, необходимость ассигнованія средствъ казны на другія неотложнѣйшія нужды, а также наступившій промышленный кризисъ въ желѣзодѣлательномъ производствѣ воспрепятствовали осуществленію этого проекта за счетъ казны.

**Экономическая при-
чины возобновления
проекта въ насто-
ящее время.**

Нынѣ, измѣнившееся положеніе металлургической промышленности вновь выдвигаетъ вопросъ о сооруженіи линіи Уфа-Магнитная и придаетъ ему особую срочность.

Какъ извѣстно, быстрый ростъ производства жѣлѣза въ Россіи за послѣднія десятилѣтія испыталъ довольно рѣзкое пониженіе въ началѣ текущаго столѣтія. Не касаясь причинъ этого кризиса, нельзя не отмѣтить, что въ наиболѣе сильной степени сокращеніе производства чугуна и жѣлѣза произошло на сѣверѣ — на Уралѣ, а также въ Прибалтійскомъ и Центральномъ районахъ. Съ упадкомъ желѣзнодорожнаго строительства въ періодъ японской войны и внутреннихъ неурядицъ, сокращеніе спроса на жѣлѣзо и его издѣлія не вызывало необходимости въ мѣрахъ къ возрожденію металлургической промышленности въ тѣхъ районахъ, гдѣ, какъ на Южномъ Уралѣ, заводы въ 1890 и 1900 гг. или уменьшали производство или прекращали его совсѣмъ. Лишь съ 1909 года, вновь начался усиленный спросъ на жѣлѣзо, вызванный какъ общимъ экономическимъ подъемомъ въ странѣ, такъ и въ частности усиленіемъ желѣзнодорожнаго строительства.

Ростъ производства чугуна, полупродуктовъ и издѣлій за пятилѣтіе 1909—1913 гг. приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Чугунъ.	Желѣзные и сталь- ные полупродукты въ милл. пудовъ.	Издѣлія.
1909 г.	175,3	162,9
1910 „	185,6	184,2
1911 „	219,1	202,1
1912 „	256,3	228,1
1913 „	283,0	246,6

Особенно быстрый ростъ желѣзодѣлательной промышленности начинается съ 1910 г.

Это явленіе отмѣчено, между прочимъ, „Объяснительной запиской Министра Финансовъ къ проекту Государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1913 г.“ (ч. II, стр. 122) въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

„Отечественная жѣлѣзодѣлательная промышленность переживаетъ, начиная съ 1910 г., періодъ весьма интенсивнаго подъема, характеризующагося не только сильнымъ увеличеніемъ производства, но и замѣтнымъ сокращеніемъ заводскихъ запасовъ. По отношенію къ основному продукту жѣлѣзной промышленности — чугуну приходится даже отмѣтить, что, несмотря на полное напряженіе своихъ силъ, заводы не смогли удовлетворить всей потребности русского рынка въ одномъ сортѣ этого продукта — въ литейномъ чугунѣ. Между тѣмъ, въ 1911 году по всей Россіи было выплавлено небывалое еще коли-

чество чугуна, при чём ростъ производства по сравненію съ предыдущимъ годомъ опредѣляется въ 33,5 милл. пуд. или въ 18%, несмотря на то, что выплавка чугуна въ 1910 году замѣтно развилась противъ выплавки 1909 г.; по сравненію же съ 1909 г. производство чугуна въ Россіи за 1911 г. увеличилось на 43,8 милл. пуд., или 24,9%.

„Производство въ Россіи готовыхъ желѣза и стали развивалось параллельно движенію выплавки чугуна, за исключеніемъ лишь 1903 и 1904 г.г. Послѣдніе же три года (1909—1911) были вмѣстѣ съ тѣмъ и годами значительного возрастанія сбыта поименованныхъ готовыхъ продуктовъ, причемъ возрастаніе это оказалось относительно большаго увеличенія производства чугуна — основного продукта желѣзного производства. Такимъ образомъ, русскій рынокъ не уменьшалъ своихъ требованій на желѣзо и сталъ даже въ то время, когда въ производствѣ чугуна происходило извѣстное сокращеніе“.

Въ 1913 году выплавка чугуна въ Россіи по сравненію съ 1912 годомъ, какъ указано выше, увеличилась опять почти на 12%.

Однако это увеличеніе производства все же не въ состояніи удовлетворить возрастающее потребленіе, которое за указанный выше періодъ 1909—1913 г.г. поднялось съ 1,1 пуд. до 1,6 пуд. на душу населенія. Естественнымъ слѣдствіемъ этого является—значительный недостатокъ чугуна на внутреннемъ рынке, что особенно отзывается на частныхъ потребителяхъ, обусловливая собой чрезвычайно упорное возрастаніе цѣнъ.

Опять настоящей войны съ несомнѣнной ясностью показалъ, что считать усиленный спросъ на продукты металлургической промышленности кратковременнымъ и случайнымъ, а также опасаться перепроизводства металловъ не имѣется никакихъ основаній. Наоборотъ, послѣ окончанія военныхъ дѣйствій необходимо ожидать, въ связи съ усиленнымъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ, выполнениемъ обширной морской и военной программы и постояннымъ ростомъ домашняго потребленія, рѣзкаго повышенія спроса на желѣзо и едвали надо доказывать, что если не будетъ принять заблаговременно рядъ соотвѣтствующихъ мѣръ, то въ Имперіи наступитъ желѣзный голодъ, неотлагательно потребующій допущенія ввоза сырья изъ заграницы. Такой оборотъ дѣла не только нежелателенъ, но и совершенно недопустимъ, т. к. обременять нашъ расчетный балансъ появлениемъ въ импортѣ новаго сырья, и притомъ въ массовомъ размѣрѣ, невозможно.

Въ числѣ тѣхъ мѣръ, которыя должны быть приняты для отвращенія желѣзного голода необходимо прежде всего озаботиться поднятіемъ внутренней

производительности желѣза и въ этомъ отношеніи южный Уралъ заслуживаетъ самаго широкаго вниманія.

Роль отдельныхъ районовъ въ производствѣ желѣза.

Огромная часть всего производства желѣза со- средоточена нынѣ на югѣ Россіи, но возлагать надежду на получение всего недостающаго количества чугуна изъ указанного района не приходится уже потому, что дальнѣйшій ростъ въ сколько нибудь значительномъ размѣрѣ южной металлургической промышленности привель-бы въ весьма недалекомъ будущемъ къ полному истощенію запасовъ углей и руды въ Донецкомъ и Криворожскомъ бассейнахъ *). Производительность западныхъ районовъ—Польского, Центральнаго и Сѣверо-Западнаго, требующая въ виду ограниченности мѣстныхъ рудъ привознаго сырья, можетъ лишь частично удовлетворять спросъ на желѣзо, новыхъ же, сколько нибудь обширныхъ, мѣсторожденій рудъ въ другихъ районахъ до сихъ поръ не обнаружено.

Такимъ образомъ, самое серьезное вниманіе привлекаетъ богатѣйшій въ отношеніи желѣзныхъ рудъ районъ Урала, гдѣ главнымъ препятствиемъ къ развитію производства служило до сихъ поръ слабое оборудованіе края рельсовыми путями. Въ настоящее время предѣльную цифру выплавки чугуна на Уралѣ едва ли можно считать выше 40 миллионовъ пудовъ въ годъ, между тѣмъ, если ростъ потребности въ желѣзѣ пойдетъ столь же интенсивно, какъ сейчасъ, то ежегодное увеличеніе спроса должно составлять не менѣе 30 миллионовъ пудовъ, а быть можетъ даже и болѣе. Вслѣдствіе этого, помимо увеличенія производительности существующихъ заводовъ, условіями самой жизни диктуется необходимость вызвать снова къ обновленной дѣятельности Южный Уралъ съ его едва ли не величайшими въ мірѣ залежами магнитнаго и бурого желѣзняка—городъ Магнитной и Комаровскими мѣсторожденіями.

Южно-Уральские заводы въ периодъ промышленнаго кризиса въ концѣ прошлаго столѣтія должны были сократить дѣятельность, главнымъ образомъ, вслѣдствіе непосильныхъ условій перевозки сырыхъ материаловъ и издѣлій до желѣзнодорожныхъ станцій, отстоящихъ отъ нихъ на разстояніи до 110—140 и даже 225 верстъ.

Главными предметами производства Южно-Уральскихъ заводовъ являются литьйный чугунъ, а также кровельное желѣзо и проволока, отличающіеся, благодаря плавкѣ на древесномъ углѣ, высокими качествами, недоступными для южнаго чугуна. Эта чистота и прочность уральскаго чугуна дѣлаютъ его

*) При общемъ количествѣ развѣданныхъ рудъ въ Криворожскомъ бассейнѣ около 15.000.000.000 пудовъ и, при ежегодной добычѣ около 300 милл. пуд., Криворожской руды хватить всего на 50 лѣтъ.

лучшимъ материаломъ для машиностроенія, испытывающаго нынѣ въ Подмосковномъ районѣ острую нужду въ сырьѣ, а также для производства сельскохозяйственныхъ орудій, потребленіе коихъ съ заселеніемъ Западной Сибири должно быть естественно удовлетворено ближайшимъ желѣзодѣлательнымъ райономъ—Уральскимъ.

Для развитія производства этихъ продуктовъ Южно-Уральскіе заводы нуждаются въ коренномъ измѣненіи условій ихъ работы. Нынѣ весь процессъ выдѣлки желѣза ведется исключительно на древесномъ углѣ, для выплавки же служатъ большею частью имѣющіяся въ заводскихъ дачахъ часто низкосортные руды; при этомъ сосредоточеніе производства разныхъ сортовъ желѣза въ одномъ округѣ, вызываетъ необходимость перевозки гужомъ полупродукта между заводами на большихъ разстояніяхъ. Единственнымъ вывознымъ путемъ для заводскихъ продуктовъ служили сплавные рѣки, въ долинѣ коихъ и располагались заводы. По р. р. Инзеру и Бѣлой, гдѣ стоятъ главные южно-уральскіе заводы, сплавъ возможенъ лишь во время весеннаго половодья и сопряженъ съ большими трудностями. Всѣ эти обстоятельства ложились чрезвычайно тяжело на дѣятельность предприятій и лишь постройка рельсовыхъ путей для подвоза сырыхъ материаловъ и вывоза продуктовъ, позволить желѣзодѣлательной промышленности Южнаго Урала выступить вновь на рынкѣ. Это исключительно важное значеніе для Урала постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ вполнѣ сознано Совѣтомъ Сѣвзводъ Горнопромышленниковъ Урала и выражено въ докладѣ его XIX очередному Сѣвзду слѣдующимъ образомъ: „Южный Уралъ имѣть всѣ данныя для развитія горной промышленности и только полное бездорожье препятствуетъ этому. За послѣднее время въ Россіи потребленіе чугуна настолько быстро возрасло, что проявился, такъ называемый, чугунный голодъ, не вполнѣ удовлетворенный и до сихъ поръ. Для предотвращенія этого явленія въ будущемъ, было бы настоятельно необходимо предоставить возможность работать заводамъ, пріостановившимъ дѣятельность отъ бездорожья; еще важнѣе пріобщить къ рельсовой сѣти новыя залежи руды, что и достигалось бы проведеніемъ желѣзной дороги черезъ Магнитную гору. Специально, съ уральской точки, зреінія устройство дороги черезъ эту гору па соединеніе съ Самаро-Златоустовской имѣло бы исключительно важное значеніе, ибо во многихъ мѣстностяхъ Урала запасы руды оскудѣли и metallurgическое производство возможно лишь на покупной рудѣ. Съ особенною рѣзкостью нужда въ рудѣ проявилась на западномъ Уралѣ, но и на восточномъ она даетъ себя знать. Запасы руды Бакальского мѣсторожденія, которое

имѣлось, между прочимъ, въ виду при разрѣшениі сооруженія Лысьва-Бердяушской жел. дор., по позднѣйшимъ свѣдѣніямъ, будуть обращены, главнымъ образомъ, на нужды сосѣднихъ заводовъ (казенныхъ и частныхъ), принадлежащихъ самимъ владѣльцамъ мѣсторожденія. Поэтому, открывающаяся съ проведеніемъ желѣзной дороги черезъ Магнитную гору возможность замѣны, хотя бы частичной, бакальской руды магнитною, имѣеть большое значеніе въ интересахъ дальнѣйшаго развитія производства чугуна на Уралѣ“.

Начавшееся за послѣдніе годы желѣзнодорожное строительство на Уралѣ несомнѣнно окажетъ вліяніе на развитіе его производительности, но по сравненію съ потребностью его въ рельсовой сѣти оно является не достаточнымъ. Наиболѣе полно высказаннымъ на XIX съездѣ пожеланіямъ, казалось бы, отвѣчаетъ сооруженіе линіи Орскъ-Бердяушъ, трасса которой намѣчена черезъ г. Магнитную, но едва-ли можно отрицать то, что значеніе ея для тѣхъ заводовъ, которые наиболѣе нуждаются въ магнитной рудѣ, будетъ очень мало. Дѣйствительно, линія Орскъ-Магнитная-Бердяушъ даетъ выходъ для магнитной руды на Бердяушъ, т. е. въ тѣ районы гдѣ имѣеть свободное распространеніе бакальская и высокогорская руда, весьма мало уступающая по своимъ качествамъ магнитной, тѣ же заводы (Бѣлорѣцкій, Узянскій, Инзерскій, Архангельскій и т. д.), для которыхъ руда средняго Урала является недоступной и которые въ силу естественныхъ условій тяготѣютъ къ Магнитной горѣ, останутся по прежнему или въ условіяхъ гужевого подвоза руды, или же будутъ вынуждены пользоваться мѣстной низкосортной рудой. Нужды этихъ заводовъ удовлетворяются лишь сооруженіемъ линіи Уфа (или одна изъ ближайшихъ станцій)—Магнитная, которая вызоветъ прежде всего переходъ нѣкоторыхъ заводовъ на высокопроцентную магнитную руду, а для Бѣлорѣцкаго завода замѣнить гужевой способъ доставки руды желѣзнодорожнымъ и вмѣстѣ съ тѣмъ, откроетъ доступъ каменному углю съ востока Урала или изъ Сибири для нуждъ передѣла чугуна, въ особенности послѣ осуществленія линіи отъ Орска вдоль восточнаго склона главнаго хребта до Бердяуша. Освобождающееся, благодаря переходу на минеральное топливо, количество древеснаго угля позволить увеличить выплавку высокосортнаго чугуна болѣе чѣмъ вдвое, и въ этомъ содѣйствіи предотвращенію критического недостатка чугуна на русскомъ рынке и слѣдуетъ видѣть главнѣйшее значеніе проектируемой линіи Чишмы-Магнитная.

Опредѣляя значеніе сооруженія линіи Чишмы-Магнитная въ дѣлѣ поднятія производства у насъ чугуна, нельзя, вмѣстѣ съ тѣмъ, не остановиться на

томъ, что значеніе это нынѣ еще болѣе усиливается благодаря нижеизложеному обстоятельству.

Въ отношеніи горючаго Уралъ достаточно снабженъ лишь древеснымъ топливомъ, т. к. уральскій уголь плохо коксуется и негодится для выплавки чугуна, подвозъ же кокса, практикующійся нѣкоторыми заводами изъ Англіи (черезъ Архангельскъ-Котласъ-Вятку), или изъ Донецкаго бассейна, обходился по сравненію съ древеснымъ топливомъ и слишкомъ дорого и обставленъ большими затрудненіями, вслѣдствіе плохой организаціи доставки угля изъ Архангельска и большого спроса на коксъ и коксующіяся донецкіе угли на мѣстѣ. Отсутствіе минерального топлива являлось такимъ образомъ извѣстнымъ тормазомъ для роста выплавки чугуна, т. к. производство его находилось въ зависимости отъ наличія древеснаго угля, а запасы послѣдняго, съ своей стороны всецѣло регулировались количествомъ рабочихъ рукъ, въ которыхъ Уралъ со дня возникновенія своей промышленности чувствовалъ хронической недостатокъ.

Нынѣ, съ постройкой въ Алтаѣ Кольчугинской жел. дороги и съ предполагаемымъ ея дальнѣйшимъ развитіемъ, получаетъ выходъ на внутренній рынокъ прекрасный уголь, дающій металлургическій коксъ безъ предварительной промывки и съ очень малымъ содержаніемъ сѣры. Не можетъ быть сомнѣнія, что кольчугинскій уголь, покрывъ мѣстный спросъ, будетъ искать выхода на западъ и найдетъ себѣ таковой на Уралъ вообще и, въ частности, въ обновленной промышленности южнаго Урала. Совмѣстное воздействиѳ на ростъ выплавки чугуна такихъ двухъ новыхъ факторовъ на южномъ Уралѣ какъ постройка желѣзной дороги, обслуживающей два крупнѣйшихъ центра рудныхъ мѣсторожденій: Комаровскія и Магнитныя, и появленіе здѣсь же коксующихся углей, должно быть такъ велико, что послѣдствія его нынѣ весьма трудно учесть безъ опасенія быть обвиненнымъ въ преувеличеніи.

Опредѣляя значеніе линіи Уфа-(Чишмы)-Магнитная для нашей металлургической промышленности слѣдуетъ упомянуть о тѣхъ послѣдствіяхъ ея сооруженія, на которые указывается въ своемъ упомянутомъ уже выше изслѣдованіи „Къ вопросу о новыхъ рельсовыхъ путяхъ на Уралѣ“ Н. Д. Былимъ-Колосовскій. Сопоставляя, съ одной стороны, стоимость перевозки донецкаго угля на Уралъ, въ случаѣ сооруженія линіи Уфа-Магнитная, и, съ другой стороны, стоимость перевозки магнитной руды въ Донецкій районъ, Н. Д. Былимъ-Колосовскій находилъ, что нѣть оснований отрицать возможность движенія магнитной руды на югъ Россіи и обратно—донецкаго угля на Уралъ.

Измѣнившаяся со времени производства упомя-

нутаго изслѣдованія конъюнктура угольного рынка лишаетъ уже нѣкоторой цѣнности тѣ соображенія, которыя приведены авторомъ въ подтвержденіе своихъ сужденій, но события послѣдней войны выдвинули новый рядъ обстоятельствъ, которыя дѣлаютъ движение магнитной руды на западъ вполнѣ вѣроятной. Послѣ окончанія войны необходимо ожидать весьма крупный сдвигъ нашей промышленности вообще, въ особенности же металлургической, къ востоку и разстоянія чугуноплавильныхъ заводовъ до Урала, значительно сократятся. Въ этомъ случаѣ, значеніе линіи Уфа-(Чишмы)-Магнитная, создающей кратчайшій выходъ для магнитной руды на западъ, будетъ чрезвычайно цѣннымъ. Въ настоящее время, вся добыча руды на Уралѣ изъ наиболѣе значительныхъ и расположенныхъ вблизи отъ желѣзнодорожныхъ линій мѣсторожденій (бакальскихъ, высокогорскихъ и т. д.) имѣеть сбыть на мѣстѣ и съ окончаніемъ сооруженія Лысьва-Бердяушской жел. дор. спросъ на нее мѣстными заводами, очевидно, еще болѣе возрастетъ и ожидать свободный остатокъ ея на вывозъ въ западномъ направленіи едва-ли возможно.

Въ иномъ видѣ представляется дѣло по отношенію къ магнитной рудѣ. Здѣсь мѣстный спросъ на нее, надо полагать, ограничится лишь ближайшими заводами, входящими въ районъ линіи, такъ какъ движение магнитной руды къ сѣверу съверо-востоку, на встрѣчу рудѣ средняго Урала довольно сомнительно и, во всякомъ случаѣ, не можетъ быть сколько-нибудь значительнымъ. Громадные запасы руды магнитныхъ мѣсторожденій вполнѣ позволяютъ довести ея добычу до такого размѣра, который не только покроетъ всю потребность 10-ти мѣстныхъ заводовъ, даже и въ случаѣ увеличенія ихъ производительности, но и давъ возможность возникновенію здѣсь новыхъ заводовъ, обеспечить значительный свободный остатокъ ея на вывозъ, т. е. преимущественно на западъ.

Главнымъ мѣстомъ сбыта, какъ издѣлій кровельнаго желѣза и проволоки, такъ и передѣльнаго чугуна, является, какъ известно, центральная Россія, нужда которой въ несгораемомъ материалѣ для крышъ и въ чугунѣ для машиностроенія Московского района настолько велика, что внутреннее производство называемыхъ продуктовъ не всегда удовлетворяетъ ея спросъ и, напримѣръ, въ 1913 г. потребовался ввозъ иностранного чугуна въ размѣрѣ свыше 2.200 тыс. пуд. Съ окончаніемъ постройки линіи Бугульма-Чишмы и моста черезъ Волгу у Симбирска и съ осуществленіемъ магистрали отъ Симбирска къ западу создается кратчайшій путь на Москву для Южно-Уральскихъ грузовъ, протяженіемъ отъ горы Магнитной около 1.700 верстъ. Примыканіе линіи къ Уфѣ создало-бы излишній пробѣгъ грузовъ преимуществен-

наго направлениі и въ виду этого, начальнымъ пунктомъ для линіи къ горѣ Магнитной на Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ выбрана ст. Чишмы, которая даетъ прямой выходъ продуктамъ заводскаго района въ ихъ главномъ течениі—на западъ.

Общегосударственное значение линіи. Въ настоящее время Южно-Уральскіе заводы, какъ это разъяснено ниже, оборудованы на производство 8 мил. пуд. чугуна и $1\frac{1}{2}$ мил. пудовъ желѣза и желѣзныхъ издѣлій ежегодно. Но, конечно, это не максимальная ихъ производительность. Находясь среди сплошныхъ лѣсовъ и вблизи выдающихся мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ, заводы эти обладаютъ всѣми условіями для дальнѣйшаго развитія своей производительности, которое до сихъ поръ не имѣло мѣста вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія. Незадаваясь предположеніями о широкомъ развитіи производства чугуна черезъ 10—15 лѣтъ, можно съ увѣренностью утверждать, что ко времени открытия проектируемой линіи производительность Южно-Уральскихъ заводовъ, безъ сомнѣнія, подымется до 10—12 мил. пудовъ чугуна на продажу, при средней его себѣ-стоимости въ 30—35 коп. за пудъ.

Кромѣ того, съ постройкой линіи Чишмы-Магнитная будетъ съ одной стороны возможно снабженіе рудой западнаго Пріуралья, расположеннаго ближе къ рынкамъ сбыта чугуна, а съ другой—будетъ обеспечено снабженіе дешевымъ литейнымъ чугуномъ Центральнаго промышленнаго района.

Въ виду особой остроты вопроса о недостаткѣ чугуна и несомнѣннаго въ ближайшемъ будущемъ сильнаго промышленнаго подъема, желѣзнодорожныіе линіи, обслуживающія горнозаводскіе и желѣзодѣлательные районы, получаютъ въ настоящее время значеніе линій первостепеннаго государственного значенія. И въ этомъ отношеніи линія Чишмы-Магнитная, связывая новый районъ чугуноплавильного производства кратчайшимъ путемъ съ Москвой, имѣть несомнѣнно важное государственное значеніе, которое усиливается еще и тѣмъ, что линія эта обслуживаетъ также и земледѣльческіе районы на протяженіи свыше 300 верстъ.

Проектируемая линія кромѣ того дастъ выходъ Магнитной и Комаровской рудѣ къ западу, причемъ вполнѣ возможнымъ представляется и снабженіе рудой новаго центра metallургической промышленности, г. Царицына, гдѣ производство чугуна изъ южноуральской руды и Донецкаго кокса при себѣ-стоимости отъ 55—60 коп. за пудъ, имѣть большую вѣроятность.

Выдвигая на первый планъ значеніе линіи Чишмы-Магнитная въ дѣлѣ развитія Уральской metallургической промышленности, необходимо, вмѣстѣ съ тѣмъ, указать и на влияніе ея на подъемъ земледѣльче-

скаго хозяйства обслуживаемаго ею района. За исключениемъ незначительныхъ площадей съ кремнистыми и известковыми почвами, линія Чишмы-Магнитная проходитъ по черноземной полосѣ, вполнѣ пригодной для развитія интенсивнаго земледѣльческаго хозяйства. Земледѣліе уже и въ настоящее время является основнымъ промысломъ населенія, но использование здѣсь земельныхъ рессурсовъ далеко не полное, въ виду отдаленности желѣзныхъ дорогъ и слабыхъ перевозочныхъ средствъ района. Ниже, во главѣ о земледѣльческомъ хозяйствѣ будутъ приведены соображенія о возможномъ вліяніи проектируемой линіи на ростъ запашекъ и въ зависимости отъ сего на увеличеніе свободныхъ остатковъ хлѣба въ районѣ.

Дополнительный доходъ сѣти отъ новыхъ грузовъ съ проектируемой линіи не исчерпывается доходомъ отъ подлежащихъ непосредственному учету новыхъ грузовъ, представляющихъ сырье, каковые руда и чугунъ. Передѣланные въ желѣзо и желѣзныя издѣлія они вторично попадутъ на сѣть, вновь увеличивая ея доходность.

Въ виду того, что районъ линіи Чишмы-Магнитная тяготѣеть уже и нынѣ, а съ постройкой линіи еще болѣе будетъ тяготѣть, къ Москвѣ, большую часть этого дохода получать линіи, входящія въ кратчайшее сообщеніе ст. Чишмы съ Москвой, т. е. Волго-Бугульминская и Московско-Казанская жел. дороги.

По отношенію къ Самаро-Златоустовской и Волго-Бугульминской жел. дорогамъ, линія Чишмы-Магнитная имѣеть значеніе подъѣздного пути, расширяющаго районъ этихъ дорогъ присоединеніемъ къ нему южнаго Урала въ сообщеніяхъ его съ центральной Россіей.

По отношенію къ проектируемымъ линіямъ Орскъ-Бердяушъ и Уфа-Оренбургъ, линія Чишмы-Магнитная имѣеть также значеніе подъѣздного пути, т. какъ она захватываетъ южно-уральскіе заводы и рудныя мѣсторожденія въ сферу вліянія первыхъ двухъ линій, по которымъ, съ постройкой линіи Чишмы-Магнитная, пойдутъ ея новые грузы въ сообщеніяхъ съ Средней Азіей и югомъ Россіи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, линія Чишмы-Магнитная, съ окончаніемъ сооруженія Орскъ-Бердяушской ж. д., получаетъ и транзитное значеніе, въ виду перехода на нее части грузовъ послѣдне-названной дороги назначаемыхъ на западъ и обратно.

Вышеприведенныя соображенія позволяютъ намѣтить значеніе сооруженія линіи Чишмы-Магнитная для государственного и народнаго хозяйства, слагающееся изъ ея вліянія: 1) на развитіе существующихъ и возникновеніе новыхъ промышленныхъ предпріятій по выплавкѣ чугуна и обработкѣ желѣза въ южномъ Уралѣ, а также и въ приволжскомъ районѣ; 2) на под-

нятіе земледѣльческой культуры въ районѣ линіи и 3) на увеличеніе доходности, въ зависимости отъ появленія новыхъ грузовъ, желѣзныхъ дорогъ, въ число коихъ войдетъ и Волго-Бугульминская ж. д., что имѣеть для Государственного Казначейства особенно важное значеніе, такъ какъ доходы по капиталамъ Общества названной дороги гарантированы правительствомъ и, следовательно, обеспеченіе этой дороги достаточнымъ для безубыточной эксплоатации количествомъ грузовъ находится въ полномъ соотвѣтствіи съ интересами казны.

II.

Трасса линіи.

Примыканіе проектируемой линіи къ ст. Чишмы Самаро-Златоустовской и Волго-Бугульминской жел. дор., а не къ ст. Уфа, помимо соображеній экономического, характера объясняется техническими трудностями этого послѣдняго варианта, требующаго сооруженія второго моста черезъ р. Бѣлую рядомъ съ существующимъ мостомъ Самаро-Златоустовской дор. Кроме того, избранный пунктъ примыканія обуславливаетъ нѣкоторое сокращеніе пробѣга для всѣхъ грузовъ западнаго направлениія.

На протяженіи первыхъ 30-ти верстъ (до ст. Мусино) линія трассируется въ общемъ направленіи на югъ, затѣмъ круто поворачиваетъ на востокъ и имѣя протяженіе въ предѣлахъ Уфимского уѣзда около 80-ти верстъ, пересѣкаетъ разрѣшенную къ постройкѣ линію Уфа-Оренбургъ, а затѣмъ вступаетъ близъ Разъѣзда № 5 въ предѣлы Стерлитамакскаго уѣзда, Уфимской губерніи гдѣ, пересѣкши рѣку Уфу близъ ст. Бакракъ, сохраняетъ прежнее направленіе на востокъ почти до восточной границы уѣзда, не доходя которой, вновь круто поворачиваетъ (между ст. Кармалы и Разъѣздомъ № 10) на югъ и трассируется далѣе почти параллельно границѣ уѣзда; на 210 верстѣ линія поворачиваетъ сначала на сѣверъ, затѣмъ на востокъ и, неоднократно пересѣкая границы уѣзда, вступаетъ въ предѣлы Верхнеуральскаго уѣзда Оренбургской губерніи, гдѣ пересѣкаетъ близъ ст. Бѣлая верхнее теченіе рѣки того же наименованія и, сдѣлавъ довольно крутую петлю (340—405 версты), обращенную выпуклостью къ югу, пересѣкаетъ Уральскій хребетъ, поворачиваетъ на юго востокъ, причемъ безъ значительныхъ извилинъ достигаетъ на 470-ой верстѣ конечнаго пункта—горы Магнитной.

Такимъ образомъ, линія пересѣкаетъ уѣзды Уфимскій и Стерлитамакскій Уфимской губерніи и Верхне-Уральскій Оренбургской губерніи. Въ предѣлахъ Уфимскаго уѣзда расположены 3 станціи: Муссина, Бекетово и Ильтуганово; въ предѣлахъ Стерлитамакскаго уѣзда—7 станцій: Кармаскалы,

Бакракъ, Таишево, Кармалы, Реветь, Чишнакъ и и Зилимъ; въ предѣлахъ Верхне-Уральского уѣзда— 11 станцій: Зигаза, Юрма-тау, Ахмерово и Инкишта, Меншангушъ, Бѣлая, Хусейиново, Сакмашты, Марокаево, Кирса и Магнитная. Кромѣ указанныхъ станцій на линіи имѣется 36 разъѣздовъ, шести изъ коихъ присвоены названія, а остальные 30 — исключительно техническаго характера — перенумерованы.

III.

Районъ линіи.

Проектируемая линія Чишмы-Магнитная большей своей частью проходитъ въ сѣверной части желѣзнодорожного кольца, образуемаго участкомъ Самаро-Златоустовской жел. дор. Уфа-Бердяушъ, разрѣшенной къ постройкѣ линіей Бердяушъ-Кискань-Орскъ и линіями Орскъ-Оренбургъ и Оренбургъ-Уфа, изъ коихъ послѣдняя также разрѣшена къ постройкѣ вновь образованному обществу Уфа-Оренбургской жел. дор. Сѣверо-Западный участокъ линіи Чишмы-Магнитная выходитъ изъ означенаго кольца и образуетъ съ Сам.-Злат. и Уфа-Оренбургской желѣзными дорогами треугольникъ..

Принимая во вниманіе, что внутри вышеозначенаго кольца нѣть ни естественныхъ препрѣградъ, ни какихъ либо специальныхъ экономическихъ факторовъ, могущихъ вліять на характеръ естественного тяготѣнія грузовъ къ вывознымъ путямъ, можно съ достаточной степенью достовѣрности предполагать, что границей района тяготѣнія грузовъ къ проектируемой магистрали явится линія, равнодistantная отъ желѣзныхъ дорогъ.

Линія, опредѣляющая сѣверныя границы района жел. дороги начинается отъ ст. Чишмы и идетъ въ юго-восточномъ направлениі въ предѣлахъ Уфимскаго уѣзда до пересѣченія съ Уфа-Оренбургской жел. дор.; послѣ пересѣченія названной дороги линія эта проходить по окраинѣ Уфимскаго уѣзда; затѣмъ Сѣверо-Западнѣе Архангельского завода линія входитъ въ предѣлы Стерлитамакскаго уѣзда и огибая названный заводъ съ сѣвера достигаетъ Верхнеуральскаго уѣзда, имѣя направленіе къ востоку почти до Тирлянского завода; отъ названаго завода линія круто поворачиваетъ къ югу, къ горѣ Магнитной. Линія южной границы района имѣетъ направленіе отъ Магнитной на запад—юго-западъ и вступивъ въ предѣлы Орскаго уѣзда, на протяженіи около 70 верстъ сохраняетъ юго-западное направленіе, послѣ чего, около р. Бутари поднимается къ сѣверо-

западу и снова входитъ въ Стерлитамакскій уѣздъ, пересѣкаеть р. Бѣлую, въ ея среднемъ теченіи, и, наконецъ, замыкаеть районъ линіи у станціи Чишмы.

Такимъ образомъ въ составъ района тяготѣнія входятъ части уѣздовъ: Уфимскаго и Стерлитамакскаго Уфимской губ. и Верхне-Уральскаго и Орскаго Оренбургской губерніи. Общая площадь района тяготѣнія достигаетъ 20.985 квадр. верстъ. Распределение этой площади района по отдѣльнымъ уѣздамъ представлено данными нижепомѣщенной таблицы:

Наименование входящихъ въ районъ		Площади въ квадр. верстахъ.		% уѣзда въляющий въ площадь района.
Губерній.	Уѣздовъ.	Въ уѣздѣ.	Въ предѣлахъ района.	
Уфимская	Уфимскій	16.407,9	925	5,6
	Стерлитамакскій . . .	18.690,6	5.750	30,7
	Итого по губерніи	35.098,5	6.675	—
Оренбург-ская	Верхне-Уральскій . .	43.768,5	12.150	28
	Орскій	40.806,5	2.160	5,3
	Итого по губерніи	84 575,0	14.310	—
	Всего въ районѣ .	119.673,5	20.985	—

IV.

Форма поверхности и климатъ. Южная часть главнаго Уральскаго хребта—Ураль-Тау—нѣсколько отличается по своему характеру отъ средней части, теряя ту форму пологаго увала, которымъ характеризуется средній Уралъ. Обслуживаемая линіей Чишмы-Магнитная часть Уральскаго хребта даетъ начало двумъ наиболѣе большимъ рѣкамъ южнаго Урала и Пріуралья, а именно Уралу и Бѣлой. Водораздѣль система названныхъ рѣкъ очень малъ и мѣстами достигаетъ всего нѣсколькихъ сажень: такъ, истоки рѣчки Уткасія (система р. Урала) отстоять всего въ нѣсколькихъ саженяхъ отъ истоковъ р. Уткаля (система р. Бѣлой). Западный склонъ Ураль-Тау значительно положе восточнаго, который по большей части сопровождается болѣе или менѣе высокими хребтами, отдѣляющими его отъ равнины. Представляя собой запутанную сѣть водораздѣловъ различной высоты, поверхность Южнаго Урала въ разматриваемой части возвышается по даннымъ Тилло и Шокольскаго вообще на 1100—2800 фут. надъ уровнемъ моря, причемъ отдѣльныя

вершины достигаютъ 3.000 и болѣе футовъ. Проектируемая линія пересѣкаетъ Ураль-Тау нѣсколько съвернѣе отдѣленія отъ него отрога Кыркты-Тау. Западная часть района, расположенная въ долинѣ рѣкъ: Уфы, Бѣлой, Симы, Инзера и ихъ притоковъ, характеризуется по даннымъ вышеуказанныхъ источниковъ высотами отъ 40 до 80 саж.

Въ зависимости отъ гипсометрическихъ условій измѣняется и характеристика температуръ отдѣльныхъ частей района. Въ общемъ же, принадлежа къ мѣстностямъ съ наиболѣе рѣзко выраженнымъ континентальнымъ климатомъ по сравненію со всей Европейской Россіей, югъ Урала характеризуется средней годовой температурой около $+4^{\circ}$ Р, причемъ вліяніе топографическихъ условій сказывается, главнымъ образомъ, въ болѣе быстрыхъ перемѣнахъ температуры по мѣрѣ приближенія къ Уральскимъ горамъ. Свообразной особенностью температуры района является то, что въ зимнее время изотермы чрезвычайно отражаютъ на себѣ вліяніе материка, имѣя чуть не меридианальное направленіе,—тогда какъ лѣтомъ температура измѣняется только по широтѣ и изотермы принимаютъ характеръ параллелей. Годовая амплитуда средней мѣсячной температуры достигаетъ $30-40^{\circ}$ С, т. е. величины почти нигдѣ болѣе не встрѣчающейся въ Европейской Россіи; въ Январѣ средняя температура около -15° С, въ Іюлѣ до 23° С. Среднія числа замерзанія рѣкъ 12—17 Ноября, вскрытия 18—22 Апрѣля; число дней, свободныхъ отъ льда, около 210.—Абсолютная влажность измѣняется вмѣстѣ съ температурой, достигая максимума въ Іюнѣ и минимума въ Январѣ. Относительная влажность въ среднемъ годовомъ выводѣ составляетъ около $75-78\%$, причемъ колебанія въ отдѣльные мѣсяцы достигаютъ отъ 57% (Іюнь) до 90% (Январь). Количество осадковъ лѣтомъ 150—200 м/м., зимой же колеблется въ зависимости отъ географической долготы: на западѣ 75—100 м/м., въ средней части района 50—75 м/м. и на востокѣ лишь отъ 25 до 50 м/м. Изъ общаго количества осадковъ приблизительно около $\frac{1}{4}-\frac{1}{3}$ выпадаетъ въ видѣ снѣга. Выпаденіе снѣга начинается обычно въ Октябрѣ и заканчивается въ Апрѣлѣ.

V.

Строеніе земной коры, почва.

Представляя собой горы тектоническія и эрозіонно-тектоническія, Южный Уралъ по геологическому своему строенію чрезвычайно разнообразенъ. По мѣрѣ повышенія рельефа отъ долинъ болѣе значительныхъ рѣкъ, новѣйшія рѣчныя и озерныя отложенія уступаютъ мѣсто сначала породамъ Пермской системы, а затѣмъ породамъ Пермско-каменноугольнаго яруса



и каменноугольной системы, которая далъе перехо-
дятъ въ породы Девонской системы, причемъ ядро
хребта состоитъ изъ кристаллическихъ сланцевъ,
гранитовъ, гнейсовъ, сіенитовъ, порфировъ, а также
порфиритовъ, діабазовъ, діоритовъ и другихъ зелено-
каменныхъ породъ, между которыми мѣстами вкra-
плены змѣевиковые.

Почвенный покровъ района также довольно раз-
нообразенъ. Пойменные почвы въ долинахъ рѣкъ по
мѣрѣ удаленія отъ рѣкъ смыняются суглинистымъ
черноземомъ и дерново-подзолистыми глинами, мѣ-
стами прерываемыми кремнистыми и известковыми
почвами, мѣстами переходящими въ обширныя пло-
щади шоколадного и даже тучного чернозема. При
этомъ въ зависимости отъ характера почвъ западная
часть района, также какъ и крайняя восточная его
часть, имѣютъ земледѣльческій характеръ.

VI.

Полезныя иско- паемые.

47936

Древность Уральской горной системы обусловила
чрезвычайно длительное дѣйствіе на нее водныхъ и
атмосферныхъ агентовъ, что способствовало необык-
новенному развитію здѣсь минеральныхъ богатствъ,
какъ продуктовъ разложенія горныхъ породъ,—въ
особенности въ наиболѣе разрушенной временемъ
пониженней южной части Средняго Урала, причемъ
минеральная и рудная богатства располагаются здѣсь
зачастую непосредственно на земной поверхности.

Преимущественное значеніе среди прочихъ по-
лезныхъ ископаемыхъ въ районѣ проектируемой линіи имѣеть желѣзо. Въ западной и средней его части
обширнѣйшая площадь мѣсторожденій желѣзныхъ
рудъ ограничена съ запада рѣками Лемеза, Симъ,
Инзеръ, среднимъ теченіемъ рѣки Бѣлой и рѣчкой
Усолкой, а съ восточной—верховьями рѣки Бѣлой.
Изъ отдѣльныхъ мѣсторожденій этого района выдѣ-
ляются: Архангельское и Лемезинское мѣсторожденія
съ залежами бураго желѣзника; Кушъ-Елгинскій,
Спорный, Кургузинскій и Меняузскій рудники Инзер-
ского Общества, руды коихъ содержать около 51%
желѣза, причемъ, однако, часть рудъ сильно креме-
ниста, тугоплавка, и трудновозстановима; Зигазинско-
Комаровское мѣсторожденіе съ запасами, исчисля-
емыми въ миллиардахъ пудовъ бураго желѣзника, съ
содержаніемъ металлическаго желѣза до 55%; руд-
ники Яндыкъ и Цыганъ-Юртъ О-ва Бѣлорѣцкихъ
 заводовъ.

Значеніе всѣхъ этихъ мѣсторожденій западной
и средней части района линіи поглощается, однако,
исключительнымъ значеніемъ богатѣйшаго мѣсто-
рожденія восточной части района — горы Магнитной.

Геологическія изслѣдованія, произведенныя на г. Магнитной въ 1911 году *), раздѣляютъ запасы ея рудъ на 2 группы. Первая группа — розсыпныя руды, изъ коихъ развѣданныя дудками (шурфами), шахтами и скважинами исчисляются цифрою около 360 миллионовъ пудовъ, а неразвѣданныя предполагаются около 70 милл. пудовъ. Вторую группу составляютъ коренные руды, запасы коихъ въ рудникахъ достигаютъ 440 милл. пудовъ; развѣданныя коренные руды внѣ рудниковъ исчисляются въ 2.420 милл. пудовъ и, наконецъ, неразвѣданныя коренные руды предполагаются въ количествѣ около 2.700 милл. пудовъ. Болѣе подробныя данныя о запасахъ рудъ по отдѣльнымъ участкамъ представляются въ слѣдоющемъ видѣ:

Руды. Желѣза.
въ милл. пуд.
(60% руды).

A. Розсыпная руда.

1. Развѣданная

a) Атачь	216	129
b) Узянка.	58	35
c) Дальняя	55	33
d) Къ вост. отъ Атача .	39	23

2. Не развѣданная . . .	70	42
-------------------------	----	----

B. Коренные руды.

1. Въ рудникахъ.

a) Дальняя	340	205
b) Ежевка	100	60

2. Развѣданныя руды внѣ рудниковъ.

a) Западн. скл. Атача .	1000	600
b) Къ югу отъ Узянки .	380	228
c) Узянка.	200	120
d) Къ востоку отъ Атача	840	504

3. Не развѣданныя. . .	2700	1620
------------------------	------	------

Всего . . . 5990 3598

Приводя означенныя цифры, даваемые изслѣдованиемъ А. Н. Заварицкаго, слѣдуетъ указать, что хотя общій размѣръ количества руды, опредѣляемый въ 5.990 милл. пудовъ и превышаетъ предполагаемый нѣкоторыми изыскателями до производста сего изслѣдованія ея общій запасъ **), но и количество, опредѣ-

*) А. Н. Заварицкій. „О запасахъ желѣзныхъ рудъ на горѣ Магнитной“.

**) Такъ, напримѣръ, еще сравнительно въ недавнее время Професс. Земятчинскій, на основаніи приблизительного подсчета опредѣлялъ запасъ руды г. Магнитной въ 1.000 милл. пудовъ.

ляемое А. Н. Заварицкимъ, по его же словамъ, есть лишь только тотъ минимумъ, присутствіе котораго не можетъ подлежать сомнѣнію; въ дѣйствительности же имѣется полное основаніе предполагать, что руды значительно больше, т. к. предѣлы залеганія рудъ опредѣлялись лишь приблизительно и въ ихъ минимальныхъ размѣрахъ. Представляется вполнѣ возможнымъ допустить, что болѣе детальное изслѣдованіе запасовъ руды г. Магнитной, установить значительно большее наличіе руды, быть можетъ даже и весьма близкое къ тому количеству, которое указано въ изслѣдованіи Н. Д. Былимъ-Колосовскаго, а именно къ 20 миллиардамъ пудовъ.

Не говоря объ общеизвѣстномъ отличительномъ свойствѣ руды г. Магнитной—а именно о чрезвычайно высокомъ процентномъ содержаніи желѣза, достигающемъ 67%,—цифры совершенно исключительной,—нельзя не отмѣтить также и еще одного весьма важнаго качества значительной части рудъ, этого мѣсторожденія—ихъ безсѣрнистости. Трудность удаленія сѣрныхъ примѣсей и отрицательное влияніе ихъ на качество желѣза (холодноломкость) въ значительной степени ограничиваютъ примѣненіе рудъ съ примѣсью сѣрнаго колчедана. Выдѣляемая обычно для полученія безсѣрнистаго желѣза „зона окисленія“, т. е. та глубина скважинъ, въ предѣлахъ которой сѣрнистые соединенія (пиритъ) бываютъ неустойчивыми, окисляются и выщелачиваются,—въ мѣсторожденіяхъ г. Магнитной является въ большинствѣ скважинъ весьма значительной. По подсчетамъ специалистовъ запасы безсѣрнистыхъ разсыпныхъ рудъ г. Магнитной достигаютъ 350 милл. пудовъ, запасы же безсѣрнистыхъ коренныхъ породъ превышаютъ 1.600 милл. пудовъ.

Помимо желѣзной руды, въ районѣ проектируемой линіи, почти повсемѣстно въ предѣлахъ его горной части, имѣются цѣнныя породы строительного камня, въ настоящее время почти совершенно не разрабатываемыя за невозможностью его вывоза.

VII.

Населеніе. Племенной составъ населенія рассматриваемаго района въ общемъ довольно разнообразенъ. Кореннымъ населеніемъ слѣдуетъ считать башкиръ, среди которыхъ почти повсемѣстно распространены превышающіе ихъ численно русскіе, вытѣсняющіе коренное населеніе вблизи промышленныхъ центровъ. Мѣстами имѣются небольшіе участки, занятые татарскимъ населеніемъ, чувашами, а на востокѣ по преимуществу киргизами.

Въ отношении плотности населения,— западная часть района представляет собой болѣе населенную, причемъ, однако, плотность населения не превосходитъ 30 человѣкъ на квадратную версту. По мѣрѣ удаленія на востокъ плотность населения значительно уменьшается и по верхнему течению рѣкъ Бѣлой и Урала колеблется отъ 10 до 4 человѣкъ на кв. версту.

Значительными населенными центрами, кромѣ городовъ, являются, конечно, заводы, издавна притягивавшіе къ себѣ русское населеніе. Въ отношении плотности населения по административнымъ единицамъ, наиболѣе плотно населеннымъ является Уфимскій уѣздъ той же губерніи—въ среднемъ 27,6 человѣкъ на 1 кв. версту; наименьшей плотностью обладаетъ Орскій уѣздъ Оренбургской губерніи—6,4 человѣкъ на 1 кв. версту. Исходя изъ средней плотности населения по уѣздамъ, населенность района можно принять въ 254 тыс. человѣкъ. Болѣе подробные данные о распределеніи населения приведены въ нижепомѣщенной таблицѣ:

Наименование входящихъ въ составъ района		Общее население уѣзда, душъ обоего пола.	Общая площадь уѣзда, кв. верстъ.	Плотность на 1 кв. вер.	Площадь части уѣзда въ предѣлахъ района, кв. верстъ.	Населеніе по уѣзд. въ предѣлахъ района, человѣкъ.
Губерній.	Уѣзовъ.					
Уфимская	Уфимскій	453.400	16.407,9	27,6	925	25.390
	Стерлитамакскій . . .	434.600	18.690,6	23,3	5.750	133.402
Итого по губерніи .		—	—	24,4	6.675	158.792
Оренбург-ская	Верхнеуральскій . . .	294.400	43.768,5	6,7	12.150	81.405
	Орскій	262.900	40.806,5	6,4	2.160	13.934
Итого по губерніи .		—	—	7,1	14.310	95.339
В С Е Г О . . .		—	—	14,7	20.985	254.131

VIII.

Распределеніе земель по угодіямъ.

Въ рассматриваемой части Пріуралья распределеніе земельныхъ угодій носитъ своеобразный характеръ: западная и восточная часть района представляютъ преобладаніе пахотныхъ земель, тогда какъ средняя часть района по преимуществу характеризуется обилиемъ лѣсовъ и иныхъ необработанныхъ земель. Изъ отдѣльныхъ уѣзовъ района Уфимскій имѣеть пахотныхъ земель до 30%, сѣнокоса отъ 10 до 15%, лѣсовъ около 30—35% и прочихъ земель

до 20%. Стерлитамакский уездъ даетъ увеличеніе лѣсныхъ и прочихъ необработанныхъ земель, процентъ коихъ составляетъ до 55—60%. Орскій уездъ, обладая примѣрно тою-же степенью распаханности крестьянскихъ земель, какъ и Стерлитамакскій, имѣетъ пахотныхъ угодій до 30%, Верхнеуральскій же уездъ наименѣе развитъ въ отношеніи земледѣльческаго хозяйства и процентъ культурныхъ земель здѣсь чрезвычайно малъ.

Въ отношеніи распределенія земель по владѣніямъ въ Уфимской и Оренбургской губерніяхъ большая часть земель принадлежитъ къ надѣльнымъ, достигая въ первой 58,9%, а во второй 71,6% отъ всей площади. Частновладѣльческія земли въ Уфимской губерніи составляютъ довольно значительную часть всѣхъ земель,— а именно 26,6%, тогда какъ въ Оренбургской губерніи процентъ частнаго владѣнія невысокъ — всего 10,4%. Земли государства, церкви и учрежденій достигаютъ въ Оренбургской губерніи 14,7%, а въ Уфимской 11,3% всей площади.

IX.

Занятія населенія. Земледѣліе.

Составъ почвъ района дороги, въ значительнейшей его части слѣдуетъ признать вполнѣ пригоднымъ для развитія земледѣльческаго хозяйства, въ нѣкоторыхъ-же мѣстахъ района, гдѣ черноземныя почвы, весьма глубокаго залеганія, охватываютъ пространство въ десятки тысячъ десятинъ, условія для земледѣльческой культуры являются чрезвычайно благопріятными. Не смотря, однако, на это, въ зависимости отъ цѣлаго ряда причинъ, интенсивность земледѣльческаго хозяйства въ районѣ дороги находится далеко не въ соотвѣтствіи съ качествомъ почвъ, вслѣдствіе чего производительность района, по сравненію съ тѣмъ, что онъ можетъ давать даже и при среднемъ уровнѣ земледѣльческой культуры, очень мала. Какъ на одну изъ главнѣйшихъ причинъ этого явленія слѣдуетъ указать на то, что русскій земледѣлецъ появился въ этомъ краю сравнительно недавно и въ виду отдаленности края отъ рынковъ сбыта земледѣліе развивалось здѣсь крайне медленно и весьма долго служило лишь для нуждъ самого земледѣльца. Сооруженіе Самаро-Златоустской жел. дор. несомнѣнно оказало вліяніе на увеличеніе пахотныхъ земель и земледѣліе приняло въ нѣкоторыхъ ближайшихъ отъ дороги мѣстахъ промышленный характеръ, но по мѣрѣ удаленія отъ желѣзной дороги вліяніе это падало и почти совершенно не коснулось нѣкоторыхъ частей Верхнеуральскаго уезда.

Главное мѣсто среди воздѣлываемыхъ хлѣбовъ принадлежитъ ржи, овсу и пшеницѣ. Послѣдняя распространена въ довольно значительныхъ количе-

ствахъ въ Южной части Уфимской губерніи, повсемѣстно въ Оренбургской, особенно же за Ураломъ, т. е. на востокѣ и юго-востокѣ района проектируемой линіи; ячмень имѣеть сравнительно незначительное распространеніе. Полба представляеть собой типичную полевую культуру бывшей Камской Булгаріи и распространена по преимуществу въ Уфимской губерніи, въ которой значительны также и посѣвы гречихи; въ южной же части Уфимской губерніи обращаютъ вниманіе также посѣвы проса. Въ Стерлитамакскомъ уѣздѣ значительно разведеніе конопли. Данныя о посѣвныхъ площадяхъ уѣзовъ, входящихъ въ составъ района, съ раздѣленіемъ на отдельные культуры представлены (за 1913 годъ) въ нижепомѣщеній таблицѣ.

Практикуемыя системы полевого хозяйства довольно разнообразны. Такъ называемая „паровая“ зерновая система хозяйства съ трехпольнымъ сѣвооборотомъ, вообще говоря, преобладаетъ, причемъ однако въ Стерлитамакскомъ уѣздѣ на большинствѣ земель встрѣчается „переложная“ или „залежная“ система хозяйства. Кроме того, въ Уфимской губерніи встречаются такъ называемыя „чищобы“, „новочисты“ или „новинныя земли“, на которыхъ получаются отличные урожаи хлѣбовъ и примѣняются различные сѣвообороты, въ зависимости отъ сортовъ почвы, до тѣхъ поръ пока они не выпашутся и не войдутъ въ господствующій трехпольный сѣвооборотъ.

Урожайность частно-владѣльческихъ земель въ рассматриваемомъ районѣ, какъ и вообще, выше крестьянскихъ. Главную причину этого явленія слѣдуетъ искать въ томъ, что въ крестьянскихъ хозяйствахъ обработка пара состоить изъ двухъ вспашекъ и столькихъ же бороновокъ, причемъ въ случаѣ недостатка въ страду рабочихъ рукъ крестьяне ограничиваются иногда даже и одной запашкой, тогда какъ частные владѣльцы обычно запахиваютъ поля по три раза.

На частновладѣльческихъ земляхъ урожайность казенной десятины характеризуется слѣдующими цифрами: озимая рожь около 50 пуд., овесъ 52—54 пуда, яровая пшеница 42—44 пуда, на крестьянскихъ земляхъ рожь даетъ около 40 пудовъ, овесъ 45—47 пудовъ, пшеница 36—38 пудовъ. Приводя означенныя цифры, основанныя на данныхъ Центрального Статистического Комитета, необходимо, однако, указать, что данные эти въ большинствѣ случаевъ страдаютъ въ сторону преуменьшенія и действительная урожайность района значительно выше.

Въ приложеніяхъ къ настоящей запискѣ приведены данные о размѣрахъ чистыхъ (за вычетомъ обсѣмененія) сборовъ по родамъ хлѣбовъ и другихъ кормовыхъ средствъ въ уѣздахъ района за періодъ

Таблица посевных площадей по уездамъ, входящимъ въ составъ района (въ десятинахъ).

Наименование культуръ.	Наименование культивации	Уфимский.		Стерлитамакский.		Верхнеуральский.		Орский.		Итого въ предѣлахъ района.
		Всего по уѣзду.	Въ томъ числѣ въ предѣлахъ района (5,6%).	Всего по уѣзду.	Въ томъ числѣ въ предѣлахъ района (30,7%).	Всего по уѣзду.	Въ томъ числѣ въ предѣлахъ района (28%).	Всего по уѣзду.	Въ томъ числѣ въ предѣлахъ района (5,3%).	
Озимые	Рожь	136.255	7.630	90.617	27.819	7.476	2.093	5.093	269	37.811
	Пшеница	1.157	65	10	3	—	0	—	0	68
	Итого озимыхъ	—	7.695	—	27.822	—	2.093	—	269	37.879
	Рожь	1	0	—	0	647	181	86	4	185
	Пшеница	31.615	1.770	109.441	33.598	111.481	31.215	119.058	6.310	72.893
Ячмень	—	282	16	472	145	3.002	841	7.463	395	1.397
Полба	—	5.020	281	4.210	1.292	3	1	47	2	1.576
Гречиха	—	45.355	2.540	31.290	9.606	34	10	28	1	12.157
Яч	Пряно	30.452	1.705	35.998	11.051	1.050	281	5.706	302	13.339
О	Кукуруза	6	0	—	0	—	0	—	0	0
Д	Горохъ	6.238	349	5.404	1.659	952	267	82	4	2.279
К	Чечевица	10	0	1	0	—	0	—	0	0
Б	Бобы	78	4	2	0	—	0	—	0	4
О	Овесъ	58.856	3.296	63.146	19.385	35.379	9.906	29.400	1.558	34.145
	Итого яровыхъ	—	—	9.961	—	76.736	—	42.702	—	8.576
	Картофель	7.536	422	6.136	1.883	2.062	577	3.700	196	3.078
	Ленъ	3.649	204	606	186	910	255	652	34	679
	Конопля	—	1.964	110	1.668	512	355	99	1.448	77
	Итого	—	—	736	—	2.581	—	931	—	307
	ВСЕГО	328.474	18.392	349.001	107.139	163.351	45.726	172.763	9.152	180.409

пятилѣтія 1909—1913 гг., съ выводомъ среднихъ цифръ. Помѣщенная ниже таблица представляетъ сводъ этихъ среднихъ данныхъ, отнесенныхъ къ входящимъ въ предѣлы района частямъ уѣздовъ. Сопоставленіе этихъ среднихъ за пятилѣтіе остатковъ съ продовольственюю потребностью приводить къ заключенію объ избыткѣ въ районѣ, какъ хлѣба, такъ и нѣкоторыхъ кормовыхъ продуктовъ.

Продовольственные нужды по исчисленіямъ Уфимскаго Земства колеблются отъ 16-ти до 20-ти пудовъ на душу населенія въ зависимости отъ обеспеченности посѣвными площадями и въ среднемъ составляютъ около 18 пудовъ зерновыхъ хлѣбовъ.

Болѣе точныя земскія обслѣдованія опредѣляютъ потребность крестьянскаго „ѣдока“ (взрослого мужчины) въ 22 пуда зерновыхъ хлѣбовъ и около $5\frac{1}{2}$ пудовъ картофеля. Принимая во вниманіе половой и возрастный составъ населенія, тѣ же изслѣдованія понижаютъ подушное потребление мужской половины населенія до 77,13% отъ потребности єдока, а потребление женской половины населенія до 66,77%; при условіи, что число женщинъ примѣрно на 10% болѣе числа мужчинъ, среднее подушное потребление понижается до 16 пудовъ зерновыхъ хлѣбовъ и до 3,8 пудовъ картофеля.

При указанныхъ нормахъ и принимая число жителей въ районѣ равнымъ 254.131 человѣкъ, среднее потребление населенія составляетъ $254.000 \times 16,0 = 4.066.000$ пудовъ зерновыхъ хлѣбовъ и $254.000 \times 3,8 = 965.200$ пудовъ картофеля.

Сравнивая полученные цифры продовольственной потребности населенія съ чистыми сборами хлѣбовъ, нетрудно убѣдиться въ томъ, что свыше восьмисотъ тысяча пудовъ зернового хлѣба, даже и при томъ условіи, что выводъ этотъ основанъ на данныхъ заѣдомо преуменьшенныхъ, остается въ предѣлахъ района въ излишкѣ и естественно должно поступить на вывозъ.

Для опредѣленія-же дѣйствительнаго количества отправокъ хлѣба, хотя-бы въ ихъ минимальномъ размѣрѣ, необходимо избрать иной способъ подсчета свободнаго излишка хлѣба въ районѣ.

Имѣющіяся свѣдѣнія о почвенномъ составѣ района дороги, а также и полученные во время производства изысканій линіи Чишмы-Магнитная данные, позволяютъ съ полнымъ основаніемъ предполагать, что земледѣліе въ районѣ названной линіи имѣть несомнѣнное будущее. Черноземныя почвы чередуются здѣсь съ вполнѣ пригодными для земледѣлія суглинками и мѣста, сомнительныя въ сельскохозяйственномъ смыслѣ попадаются въ весьма маломъ количествѣ и интенсивность земледѣльческаго хозяйства въ районѣ линіи, подъ вліяніемъ ея сооруженія, должна

очень сильно подняться. Въ настоящее время, процентъ использованныхъ подъ земледѣліе земель, по отношенію къ общей площади уѣздовъ входящихъ районъ линіи, по даннымъ 1913 года, нижеслѣдующій.

Въ Уфимскомъ уѣздѣ средній процентъ ежегодно запахиваемыхъ земель по всему уѣзду составляетъ около 20% и около 10% находятся подъ паромъ. Такимъ образомъ, общее количество сѣнокосовъ, лѣсныхъ и прочихъ земель составляетъ въ среднемъ около 70%, но слѣдуетъ замѣтить, что по отношенію къ той части уѣзда, которая входитъ въ районъ линіи, примѣненіе этихъ данныхъ, относящихся ко всему уѣзду, едва-ли возможно, т. к. земледѣліе въ этой части довольно развито и % неизпользованныхъ земель надо считать значительно менѣе 70%.

Въ Стерлитамакскомъ уѣздѣ условія для развитія земледѣлія надо признать болѣе благопріятными нежели въ Уфимскомъ уѣздѣ, такъ какъ процентъ распаханныхъ земель здѣсь еще менѣе, доказательствомъ-же обилія пригодныхъ для земледѣльческой культуры земель служить существованіе (хотя и въ видѣ исключеній) переложной системы хозяйства, возможной лишь при значительныхъ земельныхъ ресурсахъ.

Переходя къ вопросу о возможности развитія земледѣльческаго хозяйства въ Верхнеуральскомъ уѣздѣ, слѣдуетъ прежде всего указать на то, что процентъ распаханныхъ и вообще культурныхъ земель по всему уѣзду чрезвычайно малъ—а именно всего въ уѣздѣ около 5—6% пашни. Однако, наименѣе культурная земля находится въ восточной половинѣ уѣзда, не входящей въ районъ линіи, въ той же части уѣзда, которая входитъ въ районъ, этотъ процентъ существенно повышается, но не превышаетъ все же 10—12% всѣхъ находящихся здѣсь земель. Отсюда вытекаютъ тѣ громадныя земельные ресурсы, которые заключаются въ Стерлитамакскомъ и Верхнеуральскомъ уѣздахъ, почвенный составъ которыхъ вполнѣ подходитъ для развитія земледѣлія на весьма прочныхъ основахъ.

Такимъ образомъ, въ основу подсчетовъ отправокъ хлѣба надо брать не состояніе земледѣльческаго хозяйства въ его настоящемъ видѣ, а допустивъ принципъ его широкаго развитія, исходить изъ значительно большихъ цифръ.

X.

Скотоводство.

Хотя площади земель, находящіяся въ предѣлахъ рассматриваемаго района подъ сѣнокосами и выгономъ, составляютъ, какъ отмѣчено выше, сравнительно не очень значительный процентъ общей

Таблица чистыхъ сборовъ хлѣбовъ и кормовыхъ продуктовъ, приходящихся на долю района по среднимъ даннымъ за пятилѣтие 1909—1913 гг.

наименование уѣздовъ	Уфимскій.		Стерлитамакский.		Верхнеуральскій		Орскій.		Итого въ предѣлахъ района.
	всего по уѣзду.	въ томъ числѣ въ предѣлахъ района линіи (5,6%).	всего по уѣзду.	въ томъ числѣ въ предѣлахъ района линіи (30,7%).	всего по уѣзду.	въ томъ числѣ въ предѣлахъ района линіи (28%).	всего по уѣзду.	въ томъ числѣ въ предѣлахъ района линіи (5,3%).	
— 26 —									
Рожь яровая	0,1	0,0	0,0	0,0	23,6	6,6	31,0	1,6	8,2
Пшеница яровая	902,9	50,6	3.122,0	958,5	2.606,0	729,7	3.632,3	192,5	1.931,3
Рожь озимая	6.004,9	336,3	4.287,9	1.316,4	207,1	58,0	98,4	5,2	1.715,9
Пшеница озимая	23,4	1,3	2,1	0,6	0,0	0,0	0,0	1,9	—
Ячмень	6,2	0,3	73,1	22,4	227,7	63,8	207,4	10,9	97,4
Полба	277,3	15,5	314,0	96,4	1,6	0,4	2,8	0,2	112,5
Гречиха	1.237,8	69,3	849,7	260,9	0,5	0,1	0,2	0,0	330,3
Прoso	1.396,8	78,2	1.621,1	497,7	20,0	5,6	162,2	8,6	590,1
Кукуруза	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	—
Горохъ	213,1	11,9	220,8	67,8	21,6	6,0	4,6	0,2	85,9
Чечевица	0,4	0,0	6,9	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1
Бобы	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	—
Итого . . .		—	563,4	—	3.222,8	—	870,2	—	219,2
Картофель	2.169,7	121,5	2.040,1	626,3	426,7	119,5	502,2	26,6	893,9
Овесъ	2.539,3	142,2	2.646,9	812,6	1.391,6	389,6	929,0	49,2	1.393,6
Сѣно	10.020,5	561,1	11.196,5	3.437,3	22.854,5	6.399,3	16.237,8	860,6	11.258,3
Лентъ сѣмѧ	74,6	4,2	23,7	7,3	16,4	4,6	30,8	1,6	17,7
" волокно	70,1	3,9	26,2	8,0	24,8	6,9	27,8	1,5	20,3
Конопля сѣмѧ	40,4	2,3	64,5	19,8	9,5	2,7	17,9	0,9	25,7
" волокно	37,9	2,1	53,7	18,5	5,2	15,8	0,8	24,6	—

площади земель, тѣмъ не менѣе скотоводство играетъ среди другихъ занятій населенія видную роль.

Крупный рогатый скотъ представляетъ по преимуществу киргизскую породу, а также помѣсь этой породы съ сѣвернымъ скотомъ, причемъ помѣсь эта носить название башкирской породы. На заводахъ разводятся болѣе цѣнныя сорта, среди коихъ встречаются даже холмогорки и тирольки. Киргизскій скотъ обладаетъ большой способностью къ откорму, причемъ по качеству мяса считается лучшимъ между всѣми туземными породами Россіи. Средній живой вѣсъ для воловъ лѣтняго нагула колеблется отъ 32 до 38 пудовъ; убойный вѣсъ составляетъ отъ 54% до 60% живого вѣса, причемъ на долю костей приходится до 20%. Кромѣ мясныхъ качествъ скотъ отличается достаточной удойливостью, причемъ избытки молочныхъ скоповъ, по преимуществу въ видѣ масла, и теперь уже, несмотря на отдаленность отъ желѣзныхъ дорогъ, находятъ сбытъ у мѣстныхъ оптовиковъ, которые транспортируютъ затѣмъ масло въ Нижній, Москву, и въ другіе пункты.

Мелкій рогатый скотъ преимущественно овцы, распространены повсемѣстно, составляя по численности большую часть разводимаго скота. Породы овецъ принадлежать почти исключительно къ грубошерстнымъ, причемъ среднее полученіе шерсти составляетъ весной около 3-хъ, а осенью около 2-хъ фунтовъ съ головы. Убой овѣцъ обеспечиваетъ районъ значительнымъ количествомъ мяса и овчинъ на шубы. Количество мяса въ тушѣ овцы принимается обычно въ 1 пудъ, сала въ $\frac{1}{2}$ пуда. Кромѣ грубошерстной русской породы встречается овца киргизской (курдючной) породы. Эта порода, кромѣ шерсти, даетъ еще молоко, которое доять, впрочемъ, только весной и лѣтомъ.

Въ полудикомъ состояніи въ степяхъ южной части Пріуралья разводились съ давнихъ поръ кочевниками степныя породы или породы монгольского типа лошадей, къ которымъ относятся киргизская и башкирская лошади. Лошади эти, какъ у кочевниковъ, такъ и у русскихъ коннозаводчиковъ, содержатся нынѣ въ табунахъ или косякахъ. Низкорослые, но чрезвычайно выносливые, легкія и быстрыя на ходу, лошади этихъ породъ отличаются способностью существовать чуть ли не весь годъ на подножномъ корму, причемъ зимой, естественно, сильно тощаются. Надо, вообще, замѣтить, что какъ лошади, такъ и мѣстный рогатый скотъ кормятся въ зимнее время весьма недовлетворительно; на кормъ рогатаго скота идетъ почти исключительно солома и мякина; сѣно даютъ только лошадямъ, причемъ киргизы предпочитаютъ даже зимой пасти лошадей по снѣгу.

Обезпеченность населенія скотомъ уясняется изъ

ниже приведенной таблицы, въ которой сведены данные о числѣ скота въ уѣздахъ, входящихъ частями въ составъ района:

Наименование.		Число головъ скота.				Число головъ скота.			
Губерній.	Уѣздовъ.	На 100 душъ населенія, по уѣздахъ.				Всего въ предѣлахъ района (въ тысячахъ).			
		Лоша-дѣй.	Крупн. рог. скота.	Овецъ и козъ.	Свиней.	Лоша-дѣй.	Крупн. рогат. скота.	Овецъ и козъ.	Свиней.
Уфимская.	Уфимскій	27,8	39,3	69,2	14,3	9,98	14,11	24,84	5,13
	Стерлитамакскій.	38,8	45,5	87,5	11,6	124,59	146,10	281,16	3,72
Оренбург-ская.	Верхнеуральскій.	38,9	44,6	56,8	4,0	31,76	36,30	46,24	3,26
	Орскій	40,0	45,2	58,2	3,0	15,24	17,22	22,17	1,14
	Оренбургскій . .	37,0	36,2	68,6	5,9	5,37	5,25	9,95	0,86
Итого		—	—	—	—	186,94	218,98	384,36	14,11

Приведенные цифры, въ связи съ вышесказаннымъ, даютъ возможность заключить, что изъ района слѣдуетъ ожидать вывоза живого скота, мяса, масла, сала, шерсти, овчинъ, кожи и пр.

Для сужденія о размѣрахъ этого вывоза могутъ служить ниже слѣдующія соображенія.

Средній годичный приплодъ рогатаго скота за отчисленіемъ необходимаго количества на ремонтъ стадъ составляетъ обычно для крупнаго скота отъ 15% до 20% и въ среднемъ около 20%, а для мелкаго скота около 65%. Такимъ образомъ приплодъ крупнаго рогатаго скота можно принять около 44,000 штукъ, овецъ и козъ около 253.000 штукъ и свиней до 9.000 штукъ. Потребность мяса составляетъ для мѣстнаго населенія не болѣе $\frac{1}{2}$ пуда на душу въ годъ говядины и $\frac{1}{2}$ пуда другихъ родовъ мяса ¹⁾, что опредѣляетъ мѣстныя нужды въ количествѣ около 250.000 пуд. говядины и такого же количества другихъ родовъ мяса.

Принимая какъ уазанс выше, вѣсь мяса съ головы крупнаго скота въ 15 пудовъ (35 пуд. $\times 0,55 \times 0,80 = 15,4$ пуд.), а съ головы мелкаго скота въ 1 пудъ, можемъ считать, что для удовлетворенія нуждъ населенія потребность убоя составить:

крупнаго рогатаго скота:

$$250.000 : 15 = 16.666 \text{ или окруженно } 17.000 \text{ головъ;}$$

мелкаго скота:

$$250.000 : 1 = 250.000 \text{ штукъ.}$$

Вычитая указанныя цифры изъ годового при-

плода, получимъ избытокъ крупнаго скота въ 24,000 головъ, что даетъ основаніе полагать, что ежегодный отпускъ крупнаго скота будетъ составлять около 25,000 головъ въ годъ; что же касается мелкаго скота,— приплодъ такового будетъ почти цѣликомъ расходоваться на мѣстныя нужды.

Предусмотрѣть болѣе или менѣе точно, какая часть убийнаго скота поступить на желѣзную дорогу въ живомъ видѣ и какая въ видѣ мяса— затруднительно. Во всякомъ случаѣ, при современномъ положеніи холодильнаго дѣла, надо думать, что до 60% пойдетъ въ живомъ видѣ и около 40% въ видѣ мяса. Въ приведенномъ ниже грузооборотѣ проектируемой линіи принято, однако, меньшее количество отправляемаго скота и мяса, нежели даль вышеприведеный теоретическій подсчетъ, дабы избѣжать возможностей преувеличенныхъ цифръ.

Количество коровьяго масла имѣющаго поступить на вывозъ предусмотрѣть также довольно затруднительно и едвали отправки его могутъ достигнуть сколько нибудь значительнаго размѣра, т. к. маслодѣліе въ районѣ линіи очень недавняго происхожденія и развивается довольно медленно, хотя слѣдуетъ указать, что начало маслодѣлію уже положено на довольно твердыхъ началахъ.

Потребленіе хлѣбовъ и кормовыхъ средствъ на кормъ скота составляетъ около 19 пудовъ овса на голову лошади и около 102 пудовъ сѣна на голову крупнаго скота вообще. Примѣси кормовъ (посыпка, отруби и т. п.) въ расчетѣ не принимаются, какъ вошедшіе въ качествѣ отбросовъ въ нормы людскаго потребленія. Принимая, согласно приведенныхъ выше данныхъ, число лошадей въ районѣ въ 187.000 головъ и число крупнаго рогатаго скота въ 219.000 головъ, кормовая нужды района опредѣляются въ 3.553.000 пуд. овса и 41.412.000 пуд. сѣна. Изъ соопоставленія этихъ цифръ потребности кормовыхъ средствъ съ приведенными выше цифрами среднихъ чистыхъ сборовъ, можно заключить, разсуждая теоретически, что районъ будетъ нуждаться во ввозѣ $3.553.000 - 2.651.000 = 902.000$ пуд. овса и $41.412.000 - 18.142.000 = 23.270.000$ пуд. сѣна. Практически однако, въ силу обрисованнаго выше способа кормленія скота въ рассматриваемой мѣстности, надо думать, что ввозъ сѣна не будетъ имѣть мѣста вовсе, а ввозъ овса осторожнѣе принять лишь около 50% отъ недостатка, т. е. окруженно въ 500.000 пудовъ.

¹⁾ Принятые нормы потребленія мяса— выше среднихъ: по даннымъ Ветеринарнаго Управленія подушное потребленіе мяса въ Россіи составляетъ 0,7 пуда въ годъ на человѣка, причемъ потребленіе въ городахъ достигаетъ 4,3 пуд. тогда какъ для крестьянскаго населенія составляетъ лишь 0,3 пуда. Высокая норма потребленія района объясняется его экономическими особенностями и значительностью заводскаго населенія.

XI.

Птицеводство, пчеловодство, охота, рыболовство и другая подсобная отрасль занятий на селенія.

Разведеніе домашней птицы—куръ, утокъ и гусей играетъ въ районѣ роль подсобнаго промысла. Такъ какъ, однако, птица почти не требуетъ расходовъ, получая отъ хозяина кормъ лишь въ зимнее время и то въ видѣ мякины, т. е. продукта, почти не имѣющаго цѣнности въ сельскомъ хозяйствѣ, то эту отрасль нельзя игнорировать, что подтверждается существующимъ и нынѣ вывозомъ яицъ изъ западной части Уфимской губерніи, тяготѣющей къ существующимъ желѣзнодорожнымъ и воднымъ путямъ. Скупка въ этомъ районѣ куриныхъ яицъ и торговля ими на вывозъ ведется очень оживленно, разростаясь изъ годъ въ годъ. Лучшіе сорта яицъ идутъ въ Новый Портъ и Петроградъ, худшіе же сорта по преимуществу въ Казань, причемъ яичный бой представляеть чистый убытокъ торговли, до тѣхъ поръ пока транспортъ яицъ не поставленъ въ правильныя экономическихъ условія.

Трудно, конечно, предусмотрѣть количество, въ которомъ продукты птицеводства явятся вывознымъ грузомъ. Принимая, однако, во вниманіе, что Мензелинская ярмарка издавна стягивала съ значительнаго района птицу живую и битую, яйца, перо и пухъ,— можно съ увѣренностью утверждать, что именно эти грузы и будутъ поступать на проектируемую линію. Работа участка Самаро-Златоустовской ж. д. Раевка-Миассъ даетъ основаніе предполагать, что районъ линіи Чишмы-Магнитная дастъ въ годъ до 70.000 пудовъ отправокъ яицъ и птицы битой 10,000 пудовъ, перо же и пухъ въ виду незначительности возможныхъ отправокъ совершенно не приняты къ учету.

Пчеловодство играетъ въ районѣ видную роль легкаго и доходнаго занятія. Особенно охотно имъ занимаются башкиры; наиболѣе распространено оно въ Уфимскомъ, Стерлитамакскомъ и Орскомъ уѣздахъ. Вывозъ меду изъ одного Стерлитамакского уѣзда и теперь достигаетъ 5 тысячъ пудовъ. На основаніи этого, въ таблицу грузооборота включенъ вывозъ изъ района меда въ количествѣ 5.000 пудовъ и воску—также 5.000 пудовъ.

Промысловая охота имѣетъ значеніе въ восточной части Стерлитамакскаго уѣзда Уфимской губерніи, гдѣ она является хотя и побочнымъ, но болѣе или менѣе постояннымъ занятіемъ мѣстныхъ башкиръ; въ Оренбургской губерніи охота представляеть скорѣе случайное занятіе населенія. Предметомъ охоты служатъ волки, лисицы, зайцы, гуси, утки, глухари, тетерева и рябчики; послѣднихъ особенно много въ восточной части Уфимскаго уѣзда, гдѣ встрѣчаются также медвѣди и куницы.

Грузы промысловой охоты несомнѣнно будутъ имѣть мѣсто въ грузооборотѣ проектируемой линіи, причемъ предположено, что годовой вывозъ дичи со-ставить всего 10.000 пудовъ.

Рыболовство въ группѣ Зауральскихъ озеръ, частью расположенныхъ въ предѣлахъ района (въ Оренбургской губерніи) играетъ въ занятіяхъ насе-ленія второстепенную роль и рыбу слѣдуетъ ожидать къ поступлению въ районъ изъ виѣшнихъ рынковъ.

XII.

Кустарные про- мыслы.

Наиболѣе видное мѣсто среди кустарныхъ про-
мысловъ Южнаго Урала занимаетъ пимокатный или
валяльный промыселъ, заключающійся въ пригото-
вленіи изъ шерсти валяной обуви (пимы), шляпъ, ко-
шемъ, войлоковъ и т. п. Значительное распросстране-
ніе этотъ промыселъ имѣетъ въ Оренбургскомъ и
Верхнеуральскомъ уѣздахъ Оренбургской губерніи.

Изъ другихъ кустарныхъ промысловъ по обра-
боткѣ волокнистыхъ веществъ слѣдуетъ отмѣтить пле-
теніе кружевъ въ Уфимской губерніи, распространен-
ное, впрочемъ, по преимуществу среди инородцевъ, а
также рогожно-кулеткальный промыселъ, наблюдаемый
въ болѣе или менѣе значительныхъ размѣрахъ въ
Стерлитамакскомъ уѣздѣ Уфимской губерніи (про-
мысломъ занято свыше 125-ти дворовъ).

Спросъ на кулье предъявляется исключительно
торговцами и только рогожа, и то въ незначительномъ
количествѣ, расходуется на мѣстѣ въ крестьянскомъ
хозяйствѣ. Отсутствіе спроса со стороны мѣстнаго на-
селенія на издѣлія „кулевановъ“ лишаетъ кустарей
возможности реализовать продукты своего труда на
мѣстномъ рынке; по существующей же необеспечен-
ности путями сообщенія имѣть непосредственно дѣло
съ отдаленными рынками, кустарь лишенъ возмож-
ности, и поэтому все производство района сбывается
скупщикамъ.

Резюмируя вышесказанное, можно утверждать,
что изъ продуктовъ кустарной промышленности вой-
локъ и рогожи или кули явятся вывознымъ изъ района
грузомъ. Исходя изъ того, что около 25.000 пудовъ
овечьей шерсти ежегодно остается въ районѣ сверхъ
принятаго экспорта, и считаясь съ тѣмъ спросомъ на
войлочные издѣлія, который ежегодно возрастаетъ
какъ въ крупныхъ центрахъ, такъ и въ русской де-
ревнѣ, можно думать, что около половины или трети
производимыхъ въ районѣ издѣлій, т. е. до 10.000 пу-
довъ будетъ отвлечено на вывозъ.

Средняя выработка кулей составляетъ на дворъ
около 10-ти кулей въ день, что при 200 дняхъ заня-
тія промысломъ въ годъ дастъ на дворъ 2.000 кулей
или, считая въ районѣ всего 200 дворовъ, зани-

мающихся промысломъ, опредѣляемъ производительность района 40.000 кулей въ годъ, изъ какового количества, на основаніи приведенныхъ выше соображеній, не менѣе 50%, т. е. 200.000 пойдетъ на вывозъ изъ района. Считая вѣсъ куля въ 4 фунта, можно думать, что въ грузооборотѣ линіи необходимо предусмотрѣть вывозъ кулей въ количествѣ свыше 20.000 пудовъ.

Что касается другихъ видовъ кустарныхъ промысловъ, таковые носятъ почти исключительно характеръ удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ.

Грузы кустарного производства въ качествѣ отдельно поименованныхъ грузовъ въ таблицы грузооборота не включены и предполагаются къ отправленію въ числѣ прочихъ грузовъ.

XIII.

Лѣсоводство.

Лѣсъ, занимая мѣстами въ рассматриваемомъ районѣ значительныя пространства, играетъ весьма важную роль въ промышленной и торговой жизни населенія, давая на вырубкѣ, сплавѣ и выдѣлкѣ зароботокъ многимъ тысячамъ людей и обеспечивая горнымъ заводамъ Юга Урала почти единственное топливо въ ихъ производствѣ.

Въ Уфимской губерніи господствующими породами лѣса являются хвойные—сосна, ель, пихта, лиственница; на юго-западѣ района встрѣчаются, а мѣстами даже преобладаютъ лиственные породы, а именно липа, осина, береза и др. Нѣкоторыя горные дачи сплавляютъ лѣса въ гор. Уфу и ниже. Вообще же говоря, несомнѣнно имѣющій здѣсь мѣсто избытокъ лѣса идетъ преимущественно на нужды горнозаводской промышленности Урала.

Если предположить, что лѣса распределены по уѣздамъ равномѣрно, и принять данные земской оцѣночной статистики, то общая площадь входящихъ въ районъ лѣсовъ будетъ ниже слѣдующая.

Таблица лѣсныхъ площадей въ уѣздахъ района.

Губерній.	Наименование.	Общая пло-	Часть лѣсовъ, приходя-		Сплавные рѣки
			Уѣздовъ.	щадь лѣ- совъ по уѣзду (десятин.).	
Уфимская.	Уфимскій . . .	1.042.079	5,6	83.366	Рѣки: Бѣлая, Инзеръ,
	Стерлитамак- скій . . .	888.925	30,7	631.137	
Оренбургская.	Верхнеуральск.	1.204.271	28%	337.196	Крушъ и Симъ.
	Орскій . . .	1.230.831	5,3	172.316	
	Итого . . .	4.573.605	—	1.227.445	

Въ отношеніи распределенія лѣсовъ по категоріямъ владѣльцевъ, слѣдуетъ отмѣтить, что покрытыя лѣсомъ земли составляютъ собственность церквей, казны, удѣльного вѣдомства, частныхъ владѣльцевъ и крестьянъ.

Лѣса Урала вообще, и въ особенности южнаго Урала, въ значительной степени истощены неправильнымъ и хищническимъ веденіемъ лѣсного хозяйства и отсутствиемъ надзора. Охрана казенныхъ лѣсовъ и частныхъ горнозаводскихъ дачъ организована совершенно неудовлетворительно и потому лѣса много терпятъ отъ пожаровъ и самовольныхъ порубокъ. Хозяйство ведется небрежно, обороты рубокъ неправильны по винѣ, въ большинствѣ случаевъ, самихъ заводоуправлений. Невозможность организации дешеваго подвоза горючаго материала приводитъ къ рубкѣ лѣса неравномерно по всей дачѣ, преимущественно вблизи заводовъ. Это истощеніе горючаго вблизи центровъ потребленія и необходимость съ теченіемъ времени все болѣе и болѣе увеличивать дальность, а слѣдовательно и стоимость гужевой возки топлива привела къ неизбѣжности закрытия нѣкоторыхъ заводовъ (см. ниже), а также къ пользованію для полученія древеснаго угля мертвымъ (высохшимъ и полусгнившимъ) лѣсомъ.

Для сужденія о размѣрахъ предстоящихъ по проектируемой дорогѣ перевозокъ угля и о возможности вывоза избытка древесины изъ района необходимо исходить изъ соображеній о потребности въ горючемъ расположенныхъ въ районѣ линіи заводовъ и лишь по выясненіи расхода этихъ послѣднихъ, а также отчисливъ нѣкоторую часть лѣса на подушное потребленіе принять къ вывозу избытокъ древесины, остающійся за удовлетвореніемъ указанныхъ нуждъ.

Въ предѣлахъ района расположены нижеупомянутія принадлежащія горнымъ заводамъ (см. заводы) или арендуемыя ими дачи.

1. Архангельскимъ чугуноплавильнымъ заводомъ Бельгійского Горнопромышленного Общества арендуются около 105.000 десятинъ лѣса, по преимуществу лиственнаго, изъ коихъ 80.000 принадлежитъ башкирамъ и 25.000 десятинъ Удѣльному вѣдомству.

2. Инзерскимъ Горнозаводскимъ Обществомъ для заводовъ Инзерскаго и Лапыштинскаго арендуются у казны 35.000 десятинъ (Катайская дача) и у башкиръ до 112.000 десятинъ, причемъ собственная дача общества занимаетъ 58.000 десятинъ, такъ что общая площадь питающихъ заводы дачъ составляетъ 205.000 десятинъ.

3. Зигазинскій чугуноплавильный заводъ владѣеть 12.000 десятинъ смѣшаннаго лѣса и арендуетъ у башкиръ свыше 20.000 десятинъ, такъ что въ общемъ расходуетъ приростъ древесины съ 32.000 десятинъ лѣса.

4. Заводы Урало-Волжского металлургического общества и Комаровскихъ рудныхъ мѣсторождений—Авзяно-Петровскій и Лемезинскій владѣютъ въ совокупности 180.000 десятинами лѣса.

5) Акционерное Общество Бѣлорѣцкихъ заводовъ владѣетъ 178.000 десятинъ лѣса, изъ коихъ въ дачахъ Бѣлорѣцкаго и Тирлянского заводовъ 156.000 десятинъ и въ дачахъ Узянскаго и Кагинскаго заводовъ 22.000 десятинъ. Кроме того Общество арендуетъ башкирскіе лѣса въ количествѣ до 88 тысячъ десятинъ, такъ что обслуживающіе заводы лѣса составляютъ въ общей сложности около 266.000 десятинъ.

Въ итогѣ площадь лѣсовъ, питающихъ вышеперечисленные заводы, составляетъ 788.000 десятинъ.

Среднее потребленіе древесины человѣкомъ составляетъ въ Россіи по нормѣ проф. Рудзскаго 4,8 куб. на дворъ, причемъ въ это количество включенъ расходъ топлива на овины въ количествѣ 1,3 куб. Въ виду малаго распространенія въ районѣ овиновъ, приведенная норма можетъ быть понижена до 3,5 куб. саж. на дворъ, что дастъ 0,35—0,50 куб. саж. древесины на душу. По нормамъ другихъ изслѣдователей потребность человѣка не превышаетъ 0,33 куб. саж. на душу въ годъ, съ каковой цифрой совпадаетъ средній приростъ лѣса на десятинѣ, такъ что можно считать, что десятина лѣса обслуживаетъ нужды 1 души населенія. При числѣ жителей въ районѣ въ 254 тысячи человѣкъ мѣстная потребности удовлетворяются приростомъ лѣса на 254.000 десятинъ.

Такимъ образомъ для нуждъ горныхъ заводовъ и для обеспеченія населенія потребность лѣсныхъ площадей исчисляется приблизительно въ $788.000 + 254.000 = 1.042.000$ десятинъ. Сопоставляя эту цифру съ общей площадью лѣсовъ района, опредѣленной выше въ размѣрахъ около 1.227.500 десятинъ, и принимая во вниманіе что ожидаемый ростъ производительности уральскихъ заводовъ вызоветъ усиленіе потребленія лѣса, не трудно убѣдиться, что расчитывать на значительный вывозъ лѣсныхъ богатствъ изъ района не представляется основаній. Правда, за счетъ площади лѣсовъ, питающихъ заводы, происходитъ также удовлетвореніе и подушныхъ нуждъ значительной части населенія района; кроме того нѣкоторая часть заводскихъ или арендованныхъ заводами дачъ выходитъ за предѣлы района тяготѣнія проектируемой линіи, такъ что сопоставленіе площади лѣсовъ, обслуживающихъ заводы, съ площадью лѣсовъ, находящихся въ предѣлахъ района возможно лишь для общихъ сужденій.

Тѣмъ не менѣе на основаніи вышесказанного площадь лѣсовъ района не особенно значительно превышаетъ потребность, такъ что учитывая конкуренцію водныхъ путей можно думать, что вывозъ лѣса изъ

района по проектируемой дорогѣ будеъ не особенно великъ и, коснется, главнымъ образомъ, цѣнныхъ сортовъ лѣсныхъ материаловъ и что, наоборотъ, можно ожидать ввоза нѣкотораго количества горючаго въ предѣлы района на пополненіе наличаго топлива; вмѣстѣ съ тѣмъ, конечно, слѣдуетъ несомнѣнно предусматривать значительныя перевозки горючаго въ мѣстномъ сообщеніи.

Соображенія о возможномъ количествѣ отправокъ лѣса приведены ниже въ грузооборотѣ дорогѣ.

XIV.

Промышленность. Горные заводы.

Приводя ниже соображенія, положенные въ основу опредѣленія количества горнозаводскихъ грузовъ, слѣдуетъ прежде всего, замѣтить, что сооруженіе линіи отъ г. Магнитной по направленію къ южно-уральскимъ заводамъ является такимъ крупнымъ экономическимъ факторомъ въ дѣятельности этихъ заводовъ, который можетъ сильно измѣнить какъ размѣры производства этихъ заводовъ, такъ и его характеръ, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, содѣйствовать возникновенію новыхъ заводскихъ предпріятій.

Не безъинтересно, въ этомъ отношеніи, вспомнить мнѣніе Професс. Менделѣева о будущемъ развитіи Урала, вынесенное имъ послѣ его поѣздки: „Отправляясь на Уралъ я зналъ, конечно, что ѿду въ край богатый желѣзомъ и могущій снабдить имъ Россію. Поѣздивши же по Уралу и увидѣвшіи его желѣзныя, древесно и каменноугольныя богатства глазами не только своими, но и трехъ моихъ дѣятельныхъ спутниковъ, я выношу убѣжденіе неожиданное для меня: Уралъ—послѣ выполненія немногихъ, не особо дорого стоящихъ и, во всякомъ случаѣ, казнѣ выгодныхъ мѣръ—будетъ снабжать Европу и Азію большими количествами своего желѣза и стали и можетъ спустить на нихъ цѣны такъ, какъ въ Западной Европѣ это просто немыслимо“.

Тѣмъ не менѣе, однако, найти руководящія данные для выясненія этихъ возможныхъ измѣненій весьма трудно: приводимыя для сего доказательства неизбѣжно отличались бы шаткостью и гадательностью. Въ виду этого задачей нижеприведенныхъ соображеній поставлено опредѣленіе того количества горнозаводскихъ грузовъ, которое явится для дороги минимальнымъ. Но, даже и ограничивая подсчеты минимумомъ, нельзя избѣжать нѣкоторыхъ гадательныхъ сужденій если и не о количествѣ отправокъ, то о ихъ характерѣ.

Какъ было уже упомянуто доминирующее надъ всѣми остальными видами промышленности въ районѣ имѣть значеніе горнозаводская промышленность,

исключительные размѣры развитія коей опредѣляютъ характеръ всего района. Значеніе чугунно-плавильныхъ и желѣзодѣлательныхъ заводовъ юга Урала и роль ихъ въ снабженіи рынковъ страны достаточно обрисованы въ началѣ настоящей записки и отлично сознаны русской промышленностью и потому не требуютъ какихъ либо поясненій въ настоящей главѣ.

Въ предѣлахъ района находятся:

Архангельскій чугуноплавильный заводъ Бельгийского горнопромышленного общества, расположенный въ Стерлитамакскомъ уѣздѣ въ 75 верстахъ отъ г. Уфы. Заводъ въ настоящее время не работаетъ. Чугунъ выплавлялся изъ рудъ собственныхъ мѣсторожденій бурого желѣзняка; производительность двухъ доменъ достигала 750 тысячъ пудовъ чугуна.

Инзерскій заводъ расположено при слияніи р. Большого и Малаго Инзера въ 140 верстахъ отъ ст. Вязовой Самаро-Златоустовской желѣзной дороги и въ такомъ же разстояніи отъ Уфы. Заводъ проплавляетъ бурые желѣзняки Кушъ-Елгинского и Спорнаго рудниковъ.

Лапыштинскій заводъ, основанный въ 1897 году, лежитъ въ долинѣ р. Инзера въ 38 верстахъ отъ Инзерскаго завода и проплавляетъ бурые желѣзняки Кургузинскаго и Меняузскаго рудниковъ на двухъ домнахъ.

Вообще, въ отношеніи руды заводы Инзерскаго Общества являются обеспеченными количественно, однако руды ихъ сравнительно небогаты содержаніемъ желѣза (около 51%) и часть ихъ сильно кремниста, следовательно, тугоплавка, трудновозстановима. Соединеніе ихъ съ огромнымъ мѣсторожденіемъ горы Магнитной съ рудой, содержащей до 67% желѣза, даетъ полное основаніе полагать, что заводы будутъ пользоваться послѣдней рудой хотя бы частично (до половины всей потребности). Такое обогащеніе мѣстной руды даетъ возможность при томъ же количествѣ угля значительно увеличить выходъ чугуна.

Производительность Инзерскаго и Лапыштинскаго заводовъ за 1914 годъ составляла около 1.486.500 пудовъ чугуна, изъ коихъ почти вся выплавка Лапыштинскаго завода въ размѣрѣ около 600.000 пуд. поступала для передѣла на Бѣлорѣцкій заводъ.

Зигазинскій чугуноплавильный заводъ М. В. Асѣева находится въ Верхнеуральскомъ уѣздѣ на р. Зигазѣ, въ 160-ти верстахъ отъ ближайшей желѣзнодорожной станціи—Уфы. Рудою Зигазинскій заводъ болѣе чѣмъ обеспеченъ, такъ какъ онъ владѣеть частью Зигазинско-Комаровскаго мѣсторожденія, запасы коего опредѣляются миллиардами пудовъ. Руды эти—бурые желѣзняки съ содержаніемъ металлическаго желѣза около 55% и выходъ чугуна изъ 100 пудовъ руды составляетъ 55 пудовъ. Производительность завода въ

1913 году составляла 521.000 пудовъ чугуна, но въ иные годы выплавка доходила до 700.000 пудовъ. Полученный чугунъ подвозится гужемъ за 90 верстъ на пристань Карташевку на р. Бѣлой, откуда сплавляется на приволжские заводы.

Авзяно-Петровский заводъ, основанный еще въ 1755 году, лежитъ въ Верхнеуральскомъ уѣздѣ въ 6-ти верстахъ отъ впаденія р. Авзяна въ р. Бѣлую; ближайшей станціей является Вязовая, отстоящая отъ завода на 225 верстъ. Для выплавки чугуна подвозится руда Комаровскаго мѣсторожденія, лежащаго къ сѣверу отъ завода въ 30-ти верстахъ. По отношенію къ Авзяно-Петровскому заводу отсутствіе удобныхъ путей сообщенія сыграло решающее значеніе въ дѣлѣ прекращенія его производства. Еще сравнительно въ недавнее время заводъ былъ капитально перестроенъ, на что управлениемъ завода были потрачены весьма большія суммы; несмотря, однако, на это заводъ постепенно сокращалъ свою производительность и нынѣ уже бездѣйствуетъ. Проектируемая жел. дор. приблизяя заводъ къ рельсовой сѣти, несомнѣнно окажетъ вліяніе на возобновленіе его дѣятельности. Производительность завода, во время расцвѣта его дѣятельности, достигала 750.000 пудовъ чугуна.

Лемезинскій заводъ расположенъ по правую сторону р. Инзера, въ 33-верстахъ отъ Архангельского завода и въ 40 отъ ст. Тавтиманово, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги. Выплавлялъ чугуна изъ мѣстныхъ рудъ до 435.700 пудовъ, но за отсутствіемъ путей принужденъ былъ закрыться въ 1903 году.

Акционерное Общество Бѣлорѣцкихъ заводовъ владѣеть четырьмя заводами, расположеннымъми сверху внизъ по р. Бѣлой: Тирлянскимъ, Бѣлорѣцкимъ, Узянскимъ и Кагинскимъ.

Бѣлорѣцкій заводъ въ настоящее время отстоитъ отъ ближайшей желѣзнодорожной станціи—Вязовая на 140 верстъ. Изъ трехъ доменныхъ печей послѣдніе годы дѣйствуетъ только одна, переплавляя магнитный желѣзнякъ горы Магнитной въ количествѣ около 1.400.000 пудовъ (подвозится гужемъ на расстояніи 80-ти верстъ), а также бурые желѣзняки мѣстныхъ рудниковъ Яндыкъ и Цыгань-Юртъ въ количествѣ около 300.000 пудовъ. Чугуна выплавлено за 1914 годъ 819.800 пудовъ и кромѣ того перерабатывается чугуна Узянскаго и Лапыштинскаго заводовъ до 1.500.000 пудовъ. На имѣющихся 2 мартеновскихъ и пяти сварочныхъ печахъ выдѣлывается, преимущественно изъ старого желѣза, доставляемаго изъ другихъ заводовъ, мартеновскихъ кусковъ 2.400.000 пудовъ, гвоздей и проволоки до 450.000 пуд., желѣза сортового 200.000—300.000 пудовъ и листовой болванки 1.450.000 пудовъ.

Тирлянский листопрокатный заводъ лежитъ въ

30-ти верстахъ къ съверу отъ Бѣлорѣцкаго и въ 110 верстахъ отъ ст. Вязовая. Вырабатываетъ кривельнаго желѣза до 1.550.000 пудовъ.

Узянскій чугуноплавильный заводъ расположень въ 48-ми верстахъ къ юго-западу отъ Бѣлорѣцкаго и въ 188 верстахъ отъ ст. Вязовая. Пользуясь рудой Кухтурского рудника (съ горы Магнитной получаетъ руды лишь около 60.000 пудовъ), выплавляетъ свыше 760.500 пудовъ (въ 1914 году—750.549 пуд.), чугуна, который идетъ на переработку на Бѣлорѣцкій заводъ.

Кагинскій заводъ, въ 72-хъ верстахъ къ юго-западу отъ Бѣлорѣцкаго и въ 212 верстахъ отъ ст. Вязовая. Изготавляетъ проволоку, гвозди и телеграфные крючки изъ желѣза, привозимаго гужемъ съ Бѣлорѣцкаго завода. Въ 1911 году выработалъ издѣлій 350.000 пудовъ, но означенная цифра обозначаетъ уже упадокъ производства завода, нынѣ прекратившаго свою дѣятельность. Причины прекращенія производства завода весьма разнообразны, но главнѣйшою изъ нихъ надо считать отдаленность завода отъ путей сообщенія. Для характеристики условій подвоза къ заводу достаточно сказать, что работая на рудѣ довольно плохого качества (Бѣльские, Куртмалинские и др. мѣсторожденія) заводъ былъ вынужденъ пользоваться и Магнитной рудой, подвозя ея гужемъ на расстояніи около 120 verstъ.

Воскресенскій чугуноплавильный заводъ расположенный въ Стерлитамакскомъ уѣздѣ, Уфимской губерніи—первый по времени открытия заводъ на Уралѣ (основанъ въ 30-хъ годахъ XVIII в.) былъ сначала мѣдноплавильнымъ, впослѣдствіи же послѣ обнаружения вблизи завода мѣсторожденій бураго желѣзняка обращенъ въ чугуноплавильный. Нынѣ не работаетъ.

Расположенный въ томъ же уѣздѣ въ 15-ти верстахъ отъ Воскресенскаго—*Верхотурскій* мѣдеплавильный заводъ, проплавляя окисленныя руды Карабинской степи Оренбургской губерніи. Нынѣ не работаетъ.

Богоявленскій заводъ Лашковыхъ, расположенный въ Стерлитамакскомъ уѣздѣ и основанный въ 1752 году былъ сначало мѣдноплавильнымъ, но затѣмъ въ 1887 г. обращенъ въ стекольный.

Свѣдѣнія о производительности горныхъ и металлургическихъ заводовъ района за рядъ послѣднихъ лѣтъ, а также о количествѣ главнѣйшаго рода потребляемаго ими сырья и топлива помѣщены въ прилагаемой таблицѣ, дающей материалъ для исчислениія того количества грузовъ, которое имѣеть поступить на проектируемую линію, какъ для отправленія изъ района и ввоза въ районъ, такъ и въ мѣстномъ сообщеніи при грузообмѣнѣ другъ съ другомъ отдѣльныхъ заводовъ.

Изъ разсмотрѣнія означенной таблицы уясняется

ПРИМѢЧАНИЕ.

Наименование завода	Производительность			Потребление сырья.			Потребление горючаго.			
	ЧУГУН. А.	БРУ	ДО	ЖЕЛВЗ.	РУДЫ.	ЧУГУНА.	ЖЕЛВЗА.	ДРОВЬ.	КАМЕН. НАГО УГЛЯ.	ТОРФА.
1. Архангельский, Бел.-гийского О-ва.	750,0	—	не дѣлств.	—	—	1.506 ¹⁾	—	—	7.500	—
2. Инзерский, Инз. О-ва.	960,0	1.075,4	1.412,8	—	—	3.000 ²⁾	—	—	11.200	—
3. Лапыгинский, тоже.	420,0									
4. Зигазинский, М. В. Асѣева.	693,0	486,4	435,0	—	—	800 ³⁾	—	—	4.500	—
5. Авзяно-Петровский.	525,0	583,5	не дѣлств.	275,4	—	1.000 ⁴⁾	—	—	5.500	—
6. Лемезинский, тоже.	435,7	не дѣлств.	"	—	—	800 ⁵⁾	—	—	4.500	—
7. Бѣлорѣцкій	1.400,1	659,6	819,8	1.100	456,2	759,3 ⁶⁾	1.700 ⁷⁾	2.300 ⁸⁾	—	—
8. Тирлянский	Акц. О-ва Бѣлорѣцк. зав.	700,0	не вырабатывъ	400,0	923,9	1.587,2	—	—	1.700 ⁹⁾	—
9. Узянинский		550,0	575,9	760,5	—	—	1.500 ⁷⁾	—	15,750	5.000
10. Кагинский		550,0	—	—	500,0	492,1	не дѣлств.	—	—	500,0 ¹⁰⁾
Итого . .		6.983	3.380,8	3.428,1	2.275,4	1.872,2	2.346,5	10.300	2.300	2.200
										48.950
										5.000
										9.520

Нынѣ получають.

1) Изъ собственныхъ мѣсторождений.
 2 и 3) Изъ Кушъ-Елгин-скаго, Спорнаго, Кургузинскаго и Меняуз-скаго мѣсторождений.
 4) Изъ Зигазинско-Комаровскаго мѣсторождения.
 5) Изъ Комаровскаго мѣсторождения.
 6) Изъ мѣстныхъ рудъ.
 7) Съ горы Магнитной около 1.400 т. п. и съ мѣстныхъ рудниковъ Лидыкъ и Цыгань-Юргъ.
 8 и 9) Съ горы Магнитной лишь около 60 т. п., остатальное съ мѣстнаго Кухтурскаго рудника.
 10) Съ Бѣлорѣцкаго зав.

прежде всего, что количество выплавленного на заводахъ чугуна въ 1914 году почти равно средней производительности заводовъ за послѣднее десятилѣтіе, причемъ производительность эта вдвое ниже производительности заводовъ до 1904 года. Объединеніе нѣкоторыхъ изъ ближайшихъ къ заводамъ рудныхъ мѣсторожденій, а главное истребленіе топлива въ районахъ возможнаго гужевого подвоза являются, конечно, коренными причинами наблюдаемаго уменьшенія выплавки. Вполнѣ понятно, что сооруженіе рельсоваго пути есть единственная мѣра, безусловно могущая не только возстановить нормальныя экономическія условія существованія заводовъ, но и гарантированная имъ прочныя основанія для развитія производства:

Въ видахъ осторожности, въ основу исчисленія количества заводскихъ грузовъ положена работа всѣхъ заводовъ, но лишь въ предѣлахъ достигавшейся ими производительности, причемъ вывозъ чугуна принять за вычетомъ нуждъ мѣстныхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ. Къ полученному такимъ образомъ количеству прибавлено новыхъ отправокъ желѣза 5.000.000 пудовъ, безъ распределенія этого новаго производства по заводамъ, т. е. безъ указанія съ какихъ заводовъ предполагается отправка добавочныхъ 5.000.000 пудовъ желѣза. Станціей назначенія вывозимаго чугуна предположены Симбирскъ и Самара.

Вывозъ чугуна съ Архангельского завода предложенъ въ размѣрѣ 1.000 тыс. пудовъ (со ст. Бакракъ), т. е. съ увеличеніемъ бывшей производительности завода на 250.000 пудовъ. Въ качествѣ топлива предположено снабженіе завода каменнымъ углемъ изъ Егоршинскихъ мѣсторожденій въ количествѣ, однако, всего 1.000 тыс. пудовъ, каковая цифра и включена въ грузооборотъ дороги по прибытию; подвозъ руды съ Горы Магнитной принять въ 1.000 тысячъ пудовъ (50% отъ всей потребности).

Отправленіе Инзерскаго завода принято въ 800 тысячъ пудовъ чугуна (со ст. Меншангушъ); предположенъ подвозъ по желѣзной дорогѣ 1.000000 пудовъ каменного угля изъ Егоршина; подвозъ руды—съ горы Магнитной—въ 500 тыс. пудовъ (около 33% отъ потребности).

Весь чугунъ Лапыштинскаго завода принять идущимъ со ст. Меншангушъ лишь въ мѣстномъ сообщеніи, въ количествѣ 600 тысячъ пудовъ на Бѣлорѣцкій заводъ (ст. Бѣлая) для передѣлки. На вывозъ предположено всего 150.000 пудовъ чугуна. Работа завода, значительная часть полуупродукта коего идетъ въ дальнѣйшемъ для выдѣлки проволоки, предположена на древесномъ углѣ, подвозъ какового по желѣзной дорогѣ исчисленъ лишь въ 500 тыс. пудовъ,

съ среднимъ пробѣгомъ въ 100 верстъ; подвозъ руды съ горы Магнитной принять въ 300 тыс. пудовъ (около 25% отъ потребности).

Отправление Зигазинского завода (со ст. Зигаза) исчислено въ 700 тыс. пудовъ чугуна; заводъ предположенъ цѣликомъ работающимъ на собственной рудѣ, подвозъ топлива принять въ 1.000 тыс. пудовъ дровъ и 300 тыс. пудовъ древеснаго угля съ пробѣгомъ въ 100 верстъ.

Авзяно-Петровскій заводъ предположенъ тяготѣющимъ къ ст. Юрма-Тау. Отправление чугуна исчислено въ 750 тыс. пудовъ. Подвозъ руды и топлива по желѣзной дорогѣ во вниманіе не принять въ виду наличія мѣстной руды и сравнительной отдаленности завода отъ желѣзной дороги.

Вывозъ Лемезинского завода (со ст. Кармалы) опредѣленъ въ 500 тыс. пудовъ чугуна. Подвозъ топлива по желѣзной дорогѣ не предположенъ, въ виду сравнительной отдаленности завода отъ желѣзной дороги; подвозъ руды съ горы Магнитной принять въ 250 тыс. пудовъ (около 20% отъ всей потребности).

Въ отношеніи Тирлянского завода предположено, что онъ будетъ отправлять со ст. Бѣлая 1.750 тыс. пуд. листового желѣза, изъ коихъ 1.000 тыс. пуд. въ Москву и 750 тыс. пудовъ въ Нижній.

Полученіе Бѣлорѣцкимъ заводомъ (на ст. Бѣлой) руды съ горы Магнитной принято въ 1.500 тыс. пудовъ. Подвозъ по желѣзной дорогѣ чугуна съ Узянскаго завода (ст. Стинкишты) принять въ 800 тысячъ пудовъ. Отправление желѣза по проектируемой дорогѣ исчислено въ 800 тысячъ пудовъ для передѣлки на Кагинскій заводъ (ст. Юрма-Тау),—въ предположеніи, что осталльная часть производимаго заводомъ чугуна будетъ отчасти перерабатываться на мѣстѣ, отчасти же будетъ перевозиться гужемъ на Тирлянский заводъ.

Отправление гвоздей и проволоки съ Бѣлорѣцкаго завода принято въ 500.000 пудовъ.

Полученіе съ горы Магнитной руды Узянскимъ заводомъ (на ст. Стинкишты) принято всего въ количествѣ 200 тыс. пудовъ. Отправление чугуна, какъ отмѣчено выше предположено па Бѣлорѣцкій заводъ (ст. Бѣлая) въ количествѣ 800.000 тыс. пудовъ.

Вывозъ желѣзныхъ издѣлій Кагинскимъ заводомъ (со ст. Юрма-Тау) исчисленъ въ 750 тыс. пудовъ. Какъ уже сказано выше, полученіе заводомъ желѣза принято въ количествѣ 800 тысячъ пудовъ со ст. Бѣлай изъ Бѣлорѣцкаго завода.

Подвозъ топлива для всѣхъ Бѣлорѣцкихъ заводовъ опредѣленъ: въ 5.000 пудовъ твердаго минерального, изъ коихъ 2.000 тыс. пудовъ антрацита изъ Егоршинскихъ мѣсторожденій и 3.000 тыс. пуд. каменнаго угля изъ Челябинска (съ Тугай-Кульскихъ

копей); въ 1.000 тыс. пудовъ дровъ, 1.000 тыс. пудовъ древеснаго угля съ разныхъ станцій, со среднимъ пробѣгомъ въ 100 верстъ и въ 2.000 тыс. пудовъ (20% отъ потребности) торфа, съ разныхъ станцій съ среднимъ пробѣгомъ въ 50 верстъ.

Размѣры отправленія руды за предѣлы района предусмотрѣть впередъ, конечно, весьма затруднительно. Въ таблицѣ грузооборота, на основаніи выше приведенныхъ соображеній, включено, однако, отправленіе 3.000 тыс. пудовъ руды изъ Комаровскихъ мѣсторожденій (со ст. Зигаза) и 12.000 тыс. пудовъ съ горы Магнитной, причемъ станціями назначенія приняты Самара и Симбирскъ.

На основаніи вышеизложеннаго грузообмѣнъ мѣсторожденій и заводовъ района при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть приведенъ къ слѣдующимъ количествамъ (въ тысячахъ пудовъ).

A. Перевозка руды.

Со ст. Магнитная на ст. Самара и Сим-

бирскъ . . .	12.000	т. п.
" " " Бакракъ . . .	1000	" "
" " " Кармалы . . .	250	" "
" " " Меншангушъ . .	800	" "
" " " Стинкишты . .	200	" "
" " " Бѣлая . . .	1.500	" "
Итого. . . .	15.750	т. п.

Со ст. Зигаза на ст. Самара 3.000 „ „

Всего. 18.750 т. п.

B. Перевозки твердаго минерального топлива.

Со ст. Егоршино на ст. Бакракъ . . .	1.000	т. п.
" " " Меншангушъ . .	1.000	" "
" " " Бѣлая	2.000	" "
Итого.	4.000	т. п.

Со ст. Челябинскъ на ст. Бѣлая 3.000 „ „

Всего. 7.000 т. п.

B. Перевозки древеснаго угля.

Съ разныхъ станцій на ст. Меншангушъ .	500	т. п.
" " " Зигаза. . . .	300	" "
" " " Бѣлая	1.000	" "
Итого.	1.800	т. п.

Г. Перевозки дровъ.

Съ разныхъ станцій на ст. Зигаза . . .	1.000 т. п.
” ” ” ” Бѣлая . . .	1.000 ” ”
Итого. . . .	2.000 т. п.

Д. Перевозки торфа.

Съ разныхъ станцій на ст. Бѣлая . . .	2.000 т. п.
Итого. . . .	2.000 т. п.

Е. Перевозки чугуна.

Со ст. Бакракъ	на ст. Самара и Сим-	
	бирскъ	. . . 1000 т. п.
” ” Кармалы	” ” ” . . .	500 ” ”
” ” Меншангушъ	” ” ” . . .	950 ” ”
” ” Зигаза	” ” ” . . .	700 ” ”
” ” Юрма-Тау	” ” ” . . .	750 ” ”
		Итого. . . . 3.900 т. п.

Со ст. Меншангушъ на ст. Бѣлая . . .	600 т. п.
” ” Синкишты ” ” ” . . .	800 ” ”
	Итого. . . . 1.400 т. п.
	Всего. . . . 5.300 т. п.

Ж. Перевозка желѣза и желѣзныхъ издѣлій.

Со ст. Юрма-Тау на Москва и Нижній. .	750 т. п.
” ” Бѣлая ” ” ” . . .	1.750 ” ”
” ” ” (проволока и гвозди) ” . . .	500 ” ”
	Итого. . . . 3.000 т. п.

Со ст. Бѣлая на ст. Юрма-Тау . . .	800 ” ”
	Всего. . . . 3.800 т. п.

Увеличеніе производства желѣза . . .	5.000 т. п.
--------------------------------------	-------------

Итого перевозка всѣхъ заводскихъ грузовъ 45.650 т. п.

Обращаясь къ другимъ видамъ промышленности въ районѣ, слѣдуетъ отмѣтить мукомольное производство, маслодѣліе и кожевенное производство.

Мукомольное производство до сего времени служило почти исключительно удовлетворенію мѣстнаго спроса; помимо нѣсколькихъ (до 5-ти) довольно круп-

ныхъ мельницъ въ районѣ дороги повсемѣстно распространены мельницы на рѣкахъ и вѣтрянки.

Маслодѣліе, являясь въ районѣ дѣломъ совершенно еще молодымъ, зародившимся въ 1901 году и начавшимъ развиваться, въ сущности говоря, съ 1907 года, стало уже однако на твердую почву, причемъ большинство маслодѣльныхъ артелей принадлежитъ къ Пріуральскому Союзу и лишь нѣкоторыя входятъ въ составъ Сибирского Союза. Въ Верхнеуральскомъ уѣздѣ Оренбургской губерніи числится нынѣ до 20-ти маслодѣльныхъ предприятій. Въ станицѣ Магнитной имѣется Наваринскій маслодѣльный заводъ. Маслодѣліе имѣть въ будущемъ широкій просторъ для своего развитія, такъ въ настоящее время использовано лишь около 5% всего молочного скота. Выходъ масла составляетъ около 1 пуда на 20 пудовъ молока, что при наличіи въ районѣ дороги 165,000 коровъ могло бы дать масла до 85,000 пудовъ; отправки масла въ качествѣ отдѣльно поименованного груза не приняты къ учеты и предполагаются къ отправкѣ въ числѣ прочихъ грузовъ.

Кожевенное производство только что начинаетъ развиваться. Наиболѣе значительно въ предѣлахъ района кожевенное дѣло въ Узянскомъ заводѣ (годовая производ. 3.000—5.000 кож.) и въ станицѣ Магнитной (годов. производ. до 5.000 кож.).

XV.

Торговля. Потребительские грузы.

Мѣновая торговля, сравнительно недавно еще господствовавшая въ районѣ, въ настоящее время должна уже считаться пережиткомъ старины; на смѣну прежнихъ мѣновыхъ дворовъ явились базары, ярмарки и торгъ въ развозѣ. Послѣдній способъ представляеть собой характерную мѣстную особенность: въ виду отдаленности отъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ и рѣкъ многихъ населенныхъ пунктовъ, мелкіе торговцы разъѣзжаютъ съ товарами по деревнямъ и селамъ круглый годъ. Ярмарки особенно распространены среди инородческаго населенія и имѣютъ широкое развитіе въ Верхнеуральскомъ уѣздѣ, гдѣ даже въ послѣднее время возникло много новыхъ ярмарокъ, что можетъ быть объяснено какъ своеобразнымъ характеромъ уѣзда въ смыслѣ распределенія въ немъ естественныхъ богатствъ на двѣ половины (лѣсъ на западѣ и хлѣбъ на востокѣ), такъ и значительнымъ процентомъ башкирскаго населения.

Изъ видовъ мѣстной вывозной торговли главную роль играетъ торговля хлѣбомъ и лѣсомъ.

Хлѣбная торговля производится путемъ скупки хлѣба у мелкихъ производителей и перевозки его въ болѣе крупные пункты потребленія (на заводы) и въ

концентрационные пункты для экспорта. Покупателями хлеба являются местные мукомолы и фирмы—скупщицы.

Лесная торговля представляет нынѣ по преимуществу сплавъ лѣса въ Уфу, гдѣ сосредоточено свыше 10-ти крупныхъ лѣсопильныхъ заводовъ съ годовымъ оборотомъ, превышающимъ 1.000.000 рублей.—Нѣкоторая часть лѣса сплавляется также и ниже Уфы. Влияние избытка въ районѣ лѣса и хлеба на грузооборотъ проектируемой линіи учтено уже при описаніи земледѣлія и лѣсоводства.

Размѣръ торговли привозными товарами (предметами продовольствія и первой необходимости) опредѣляется въ рассматриваемомъ районѣ цифрами подушного потребленія. Съ оживленіемъ дѣятельности заводовъ и съ приливомъ рабочаго населенія слѣдуетъ ожидать и увеличенія оборотовъ торговли, исчисленныхъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Сахаръ	125.000
Соль	185.000
Сельдь и рыба	30.000
Бакалейн. товар.	125.000
Москательн. тов.	60.000
Мануфактура.	40.000
Керосинъ	60.000
Землед. орудія	150.000

Итого 775.000

Что касается распределенія указанной общей цифры ввозимыхъ грузовъ первой необходимости по отдельнымъ станціямъ прибытія, то, конечно, предуморѣть точно таковое распределеніе впередъ весьма затруднительно. Можно предполагать однако, что прибытіе грузовъ первой необходимости будетъ сконцентрировано на крупнѣйшихъ станціяхъ, къ которымъ тяготѣютъ болѣе значительныя по площади и населенности части района.—Въ таблицѣ грузооборота ввозъ района приоровленъ къ тремъ болѣе крупнымъ станціямъ: Бакракъ, Зигаза и Бѣлая, причемъ получение первой предположено въ размѣрѣ 20%, второй—50% и третьей—30% общаго потребленія района въ соотвѣтствии съ местоположеніемъ, занимаемымъ названными станціями въ отношеніи всего района тяготѣнія линіи.—Исключение сдѣлано для земледѣльческихъ орудій, цифра прибытія коихъ распределена между вышенназванными станціями по соображенію съ распределеніемъ пахотныхъ земель.

XVI.

Транзитъ. Въ составъ грузооборота проектируемой линіи кромѣ грузовъ района (отправленія, прибытія и местнаго сообщенія) войдутъ также и транзитные грузы.

Таковыми являются грузы, слѣдующіе съ востока на западъ изъ района разрѣшенныхъ къ постройкѣ линій Орскъ-Миассъ (Бердяушъ) и Орскъ-Троицкъ, а также съ запада на востокъ въ предѣлы района названныхъ линій. Затѣмъ, въ транзитный грузооборотъ линію Чишмы-Магнитная войдетъ и весь товарообмѣнъ съ-верной части Уфа-Оренбургской жел. дороги съ западомъ. Исчислить размѣры транзита въ настоящее время представляется затруднительнымъ, во-первыхъ, потому что и самыи грузооборотъ проектируемыхъ линій является въ нѣкоторой степени гадательнымъ, а во-вторыхъ потому, что вопросъ о кратчайшемъ пути слѣдованія грузовъ въ ихъ теченіи на западъ зависитъ отъ осуществленія линіи Симбирскъ-Алатырь-Арзамасъ, обезпечивающей для всѣхъ грузовъ назначениемъ на и за Москву кратчайшій путь, сравнительно съ направленіемъ на Оренбургъ-Кинель-Самару-Батраки.

Для возможности полученія наиболѣе правдоподобныхъ цифръ транзита, при исчислениі его приняты слѣдующія основанія.

Въ основу исчислениія грузооборота района, дающаго на проектируемую линію транзитные грузы, приняты данныя Комиссіи о Новыхъ Дорогахъ опредѣленныя ею при разсмотрѣніи вопросовъ о с. руженіи линій: Уфа-Оренбургъ и Орскъ-Троицкъ. Затѣмъ приняты къ учету транзитные грузы линіи Искань-Бердяушъ (Жукатау).

Несомнѣнность транзитныхъ перевозокъ на линіи Чишмы - Магнитная явствуетъ изъ слѣдующихъ соображеній.

Хлѣбъ съ линіи Уфа-Оренбургъ почти полностью направится на западъ, преимущественно въ балтійскіе порты и съверный участокъ линіи Уфа-Оренбургъ будетъ передавать весь свой хлѣбъ на западъ черезъ посредство Съверо-западнаго участка линіи Чишмы-Магнитная. Равнымъ образомъ и прочие сельскохозяйственные грузы Уфа-Оренбургской жел. дороги, какъ-то мясо, скотъ, кожи, шерсть, яйца и т. д. тяготѣютъ безспорно на западъ и, слѣдовательно, войдутъ въ транзитный грузооборотъ линіи Чишмы-Магнитная.

Тѣже соображенія слѣдуетъ примѣнить и къ линіямъ Кисань-Бердяушъ и Орскъ-Троицкъ.

Транзитораздѣльная линія Уфа-Оренбургской жел. дор., для сообщенія ея съ Москвой и съ Петроградомъ будетъ находиться приблизительно на 146-ой верстѣ къ югу отъ точки ея пересѣченія съ линіей Чишмы-Магнитная, а для сообщенія со станціей Кинель приблизительно на 163-й верстѣ къ югу отъ той-же точки. Принимая во вниманіе, что въ транзитное сообщеніе какъ съ Москвой и Петроградомъ, такъ и со станціей Кинель войдутъ еще около 15-ти верстъ и линіи Уфа-

Оренбургъ, расположенныхъ къ съверу оть той-же точки пересѣченія, всего въ сферу вліянія линіи Чишмы-Магнитной войдутъ для сообщенія съ Москвой и Петроградомъ около 160 (146+15) верстъ и для станціи Кинель около (113+15) 130 верстъ.

Что же касается до опредѣленія транзитораздѣльныхъ пунктовъ для линіи Кисканъ-Бердяушъ (Жукатуа) и для линіи Орскъ-Троицкъ, то въ виду того, что пунктъ примыканія линіи Чишмы-Магнитная къ первой изъ названныхъ выше линій не выясненъ, то болѣе или менѣе точное опредѣленіе транзитораздѣловъ нынѣ не представляется возможнымъ; можно лишь замѣтить, что линія Кисканъ-Бердяушъ войдетъ въ транзитное сообщеніе черезъ линію Чишму-Магнитную значительнѣйшею своей частью.

Количество транзитныхъ грузовъ приведено ниже въ итогахъ грузооборота дороги.

Приведенные выше сужденія даютъ основу для теоретическихъ соображеній о будущемъ грузооборотѣ линіи Чешмы-Магнитная, но при окончательномъ опредѣленіи количества грузовъ названной линіи представляется болѣе рациональнымъ пользоваться статистическими данными работы той дороги, которая хотя и очень слабо, но все-же обслуживаетъ районъ проектируемой дороги, вводя въ эти данные лишь необходимые коррективы, въ зависимости отъ особенностей района.

Наиболѣе соответствуетъ, въ качествѣ показателя будущей работы линіи Чишмы-Магнитная, работа участка Самар.-Злат. ж. д. Раевка-Міассъ. Районъ этого участка, также какъ и районъ проектируемой линіи, имѣть частью земледѣльческій, частью же промышленный характеръ; земледѣліе особенно развито въ мѣстности, входящей въ сферу вліянія станцій: Раевка, Давлеканово, Чишмы, Уфа и ближайшихъ оть Уфы къ востоку; промышленный же по преимуществу характеръ имѣть районъ, входящій въ сферу вліянія станцій: Аша-Балашевская, Миньяръ, Симская, Вязовая, Міассъ и т. п. Приблизительно такое же смѣщеніе земледѣльческаго и промышленнаго характера имѣть и районъ линіи Чишмы-Магнитная и известная тождественность отправокъ изъ района названной линіи съ отправками участка Раевка-Міассъ представляется несомнѣнной. Въ силу означенныхъ соображеній была произведена по даннымъ статистики 1913 г. выборка отправокъ и прибытія главнѣйшихъ грузовъ на участокъ Раевка-Міассъ и опредѣленъ поверстный коэффициентъ работы этого участка, который и послужилъ какъ бы критеріемъ при подсчетѣ грузооборота новой линіи. Конечно, поверстный коэффициентъ участка Раевка-Міассъ по отправкамъ хлѣба и прочихъ сельскохозяйственныхъ грузовъ, а также прибытія продовольственныхъ грузовъ долженъ быть болѣе по-

Итоги грузооборота линіи.

верстного коэффицента линіи Чишмы-Магнитная, т. к. сфера вліянія первой линіи значительно болѣе сферы послѣдненазванной. Въ виду этого при опредѣленіи грузооборота линіи Чишмы-Магнитная результаты, получаемыя путемъ теоретического подсчета сравнивались съ поверхными коэффиціентами участка Раевка-Міассъ и соотвѣтственно измѣнялись. Исключение дѣжалось лишь для такихъ грузовъ, величина отправокъ которыхъ, какъ, напримѣръ, лѣса, не зависитъ отъ величины района.

Хлѣбные грузы.

Выше при описаніи земледѣльческаго хозяйства въ районѣ дороги свободный излишекъ хлѣба былъ опредѣленъ въ количествѣ около 800.000 пудовъ, причемъ было указано на слабое использование пригодныхъ для земледѣлія земель и на то, что обязательнымъ слѣдствіемъ сооруженія линіи Чишмы-Магнитная явится увеличеніе площасти запашекъ и разработка цѣлинныхъ земель района линіи.

Полагая, что уровень земледѣльческой культуры и ея интенсивность въ районѣ линіи Чишмы-Магнитная достигнетъ въ недалекомъ будущемъ уровня, наблюдаемаго нынѣ въ районѣ участка С.-Злат. ж. д. Раевка-Міассъ, слѣдуетъ прийти къ заключенію, что и отправки хлѣба, съ линіи Чишмы-Магнитная будутъ имѣть тотъ же характеръ, какъ и отправки съ участка Раевка-Міассъ, причемъ интенсивность отправокъ хлѣба съ новой линіи должна относиться къ интенсивности отправкамъ участка Раевка-Міассъ такъ, какъ относятся другъ къ другу площасти ихъ районовъ.

Участокъ Раевка-Міассъ отправилъ изъ своего района въ среднемъ, за періодъ времени 1911—1913 годы, 7.653.000 пуд. различнаго хлѣба, поступившаго на линію, главнымъ образомъ, изъ ближайшихъ пунктовъ станцій: Раевка, Давлеканово, Шинчакъ-Куль, Чишмы, Уфу и съ Міасскихъ мельницъ, т. е. районъ интенсивныхъ отправокъ хлѣба ограничивался лишь незначительнымъ числомъ станцій, большая же ихъ часть отправляла хлѣба въ очень ограниченномъ количествѣ; такой же характеръ движенія хлѣбныхъ грузовъ долженъ быть и на линіи Чишмы-Магнитная, гдѣ заводскіе районы съ малыми отправками хлѣба будутъ чередоваться съ земледѣльческими.

Какъ показано выше, въ главѣ о земледѣльческомъ хозяйствѣ теоретической подсчетъ возможныхъ остатковъ хлѣба (стр. 23-я) далъ около 800.000 пудовъ. Количество это безусловно мало, т. к. слѣдствіемъ сооруженія дороги явится увеличеніе площасти запашекъ хлѣба. Поверстный коэффиціентъ отправокъ хлѣба съ участка Раевка-Міассъ далъ въ среднемъ за три года (1911—1913 г. г.) свыше 16.000 пудовъ; примѣнняя для линіи Чишмы-Магнитная 50% отъ этого коэффиціента, т. е. допуская 8.000 пудовъ отправокъ на версту получимъ $8.000 \times 470 = 3.760.000$, или

кругло 3.750.000 пудовъ, изъ коихъ около 1.000.000 пойдетъ мукою и около 2.750.000 зерномъ. Пробѣгъ для хлѣба и муки по своей линіи принять въ 235 верстъ.

Мѣстные перевозки хлѣба приняты въ 1.500.000 пудовъ муки и 1.000.000 пудовъ зерна.

Скотъ, мясо, кожи, овчины, шерсть, сало. Приведенный выше, на стр. 28-ой, теоретической подсчетъ возможнаго ежегоднаго отпуска изъ района линіи Чишмы-Магнитная далъ 25.000 головъ. Обращаясь, для провѣрки означенного количества, къ работѣ участка Раевка-Міассъ, изъ среднихъ данныхъ за три года (1911 — 1913 г. г.), убѣждаемся, что въ дѣйствительности такое количество отправокъ скота можетъ далеко и не оправдаться на дѣлѣ, такъ означеннымъ участкомъ было отправлено всего въ среднемъ 13.420 головъ въ годъ, мелкій же скотъ почти совершенно не отправлялся. Надо полагать, что обстоятельство это находитъ объясненіе въ томъ, что принимаемыя нами нормы потребленія мяса рабочимъ населеніемъ ниже дѣйствительныхъ; районъ новой линіи едва ли будетъ находиться въ отношеніи отправокъ крупнаго рогатого скота и мяса въ лучшихъ условіяхъ нежели районъ участка Раевка-Міассъ и ради осторожности подсчетовъ надлежитъ принять пониженнія противъ полученныхъ теоретическими путемъ количествъ какъ скота, такъ и мяса, а именно принято 50% отъ отправокъ съ участка Раевка-Міассъ, т. е. скота — кругло 6.500 головъ и мяса 75.000 пудовъ.

Изъ прочихъ продуктовъ скотоводческаго хозяйства слѣдуетъ ожидать къ отправкамъ сало, шерсть, кожи и овчины; для опредѣленія количества возможныхъ отправокъ названныхъ продуктовъ взяты въ качествѣ показателей средніе за трехлѣтіе 1911—1913 г. г. отправки того же участка Раевка-Міассъ уменьшенные на 50%. Въ соотвѣтствіи съ означеннымъ способомъ исчисленія принято кругло: сала — 25.000 пуд., кожи — 30.000 пуд., овчинъ — 15.000 пуд. и шерсти — 10.000 пудовъ. Средній пробѣгъ названныхъ грузовъ, принимая во вниманіе, что отправки будутъ производиться съ юго-восточнаго участка линіи иѣсколько болѣе интенсивно нежели съ сѣверо-западнаго, опредѣленъ, въ 300 верстъ.

Яйца. Средній поверхстный коэффиціентъ отправокъ яицъ съ участка Раевка-Міассъ далъ за трехлѣтіе 1911—1913 г. г. ($\frac{136.927}{468} =$) около 290 пудовъ; принимая для линіи Чишмы-Магнитная 50% этого коэффиціента получимъ кругло ($145 \times 470 =$) 70.000 пудовъ яицъ, съ среднимъ пробѣгомъ по своей линіи въ 235 верстъ.

Птица и дичь. Медь и воскъ. Птица и дичь, согласно даннымъ приведеннымъ на страницахъ 30 — 31 приняты въ количествѣ ($10.000 + 10.000 =$) 20.000 пудовъ. Медь и воскъ по 5.000 пудовъ.

Лѣсъ.

Выше на, стр. 32—34, приведены данныя о пло-
щади лѣсовъ въ раіонѣ линіи и о потребности раіона
въ лѣсѣ. Согласно этимъ даннымъ, за удовлетворе-
ніемъ всего спроса на лѣсъ предъявляемаго заводами
и населеніемъ, къ вывозу изъ раіона можетъ быть
предъявленъ приростъ съ 185.000—200.000 десятинъ
лѣса. Если исходить изъ оборота рубки въ 100 лѣтъ
и принять выходъ лѣса съ десятины въ среднемъ въ
20 кубовъ, а вѣсъ куба въ 270 пудовъ, то ежегодный
отпускъ лѣса изъ раіона выразился бы $\frac{200.000}{100} \times 270 \times$
 $\times 20 =$ въ 10.800.000 пудовъ различной древесины.

Едва ли, однако, можно расчитывать на такое
количество лѣса, предъявляемаго къ вывозу изъ
раіона по желѣзной дорогѣ. Прежде всего необходимо
принять во вниманіе отвлѣкающее вліяніе водныхъ
путей; затѣмъ, весьма вѣроятно, что магнитная руда
будетъ вывозиться изъ раіона послѣ ея обжига, на
что можетъ потребоваться большое количество горю-
чаго материала.

Наконецъ, увеличеніе выплавки чугуна можетъ
произойти не только за счетъ привознаго каменнаго
угля, но и за счетъ древеснаго угля.

Въ виду этихъ соображеній представлялось бы
болѣе осторожнымъ принять къ отправленію тоже
количество лѣса, которое наблюдалось на участкѣ
Раевка-Миассъ за трехлѣtie 1911—1913 г. г.

Участокъ этотъ отправилъ въ среднемъ за назван-
ное трехлѣtie 4.321.980 пудовъ лѣса 1-ой и 2-ой ка-
тегоріи и такое же количество принято за округле-
ніемъ до 4.000.000 и для линіи Чишмы-Магнитная,
причемъ 3.000.000 пудовъ предположены къ отправле-
нію въ прямомъ сообщеніи и 1.000.000 пудовъ въ
мѣстномъ.

Движеніе дровъ принято въ мѣстномъ сообщеніи
въ количествѣ 2.000.000 пудовъ.

**Камень строитель-
ный.**

Отправки строительнаго камня приняты въ томъ
же размѣрѣ, какой наблюдался въ среднемъ за трех-
лѣtie 1911—1913 г. г. съ участка Раевка-Миассъ, т. е.
въ количествѣ 500.000 пудовъ, съ среднимъ пробѣ-
гомъ въ 300 верстъ.

**Желѣзная руда, чу-
гунъ, желѣзо и же-
лезныя издѣлія.**

Вывозъ руды съ горы Магнитной принять въ
12.000.000 пудовъ и съ Зигазинскихъ мѣсторожденій
3.000.000 пудовъ.

Руда въ мѣстномъ сообщеніи предположена къ
движенію въ количествѣ 3.750.000 пудовъ.

Чугунъ, согласно соображеніямъ, помѣщеннымъ
выше, въ главѣ о горныхъ заводахъ, принять къ
отправленію за предѣлы линіи въ количествѣ 3.900.000
пудовъ и въ мѣстномъ сообщеніи — 1.400.000 пудовъ.

Желѣзо и издѣлія приняты въ количествѣ 8.800.000
пудовъ, изъ коихъ 5.000.000 пудовъ является услов-
нымъ грузомъ, отправка котораго предположены въ
зависимости отъ роста производства желѣза. Въ числѣ

остальныхъ 3.800.000 пудовъ входять 800.000 пудовъ мѣстнаго движенія и 500.000 пудовъ проволоки и гвоздей съ Бѣлорѣцкаго завода.

Уголь каменный. Уголь каменный предположень къ прибытію всего въ количествѣ 7.000.000 пудовъ, хотя соединеніе съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ Кольчугинскихъ мѣсторождений каменного угля даетъ основаніе предполагать о болѣе широкой замѣнѣ древеснаго топлива углемъ; въ виду этого представляется весьма вѣроятнымъ, что пунктами отправокъ угля явятся не ближайшія Егоршинскія и Тугай-Кульскія мѣсторожденія, а Кузнецкій округъ.

Продовольственные и различные потребительные грузы. За исключеніемъ изъ грузовъ прибытія 7.000.000 пудовъ каменного угля на долю всѣхъ прочихъ продовольственныхъ и потребительныхъ грузовъ приходится ($10.105.000 - 7.000.000 =$) 3.105.000 пудовъ, каковая цифра въ виду своей незначительности не можетъ возбудить сомнѣній въ преувеличеніи.

Уголь древесный и торфъ. Въ мѣстномъ сообщеніи принято къ движенію 2.000 тыс. пудовъ торфа и 1.800 тыс. пуд. древеснаго угля, со среднимъ пробѣгомъ въ 50 и 100 вер.

Транзитъ. Въ транзитное сообщеніе линіи Чишмы-Магнитная войдутъ три желѣзнодорожныя линіи (Уфа-Оренбургъ, Кисканъ-Бердяушъ и Орскъ-Троицкъ), но къ учету приняты лишь первыя двѣ линіи, т. к. Орскъ-Троицкая линія войдетъ въ транзитное сообщеніе черезъ посредство линіи Чишмы-Магнитная лишь съ такимъ райономъ, которые имѣютъ очень малый товарообмѣнъ съ нею.

Едва ли представляется надобность доказывать, что преимущественнымъ направленіемъ для грузовъ Уфа - Оренбургской и Кисканъ - Бердяушской линій явится западъ-сѣверо-западъ, откуда, главнымъ образомъ, будутъ также поступать продовольственные грузы. Транзитъ грузовъ Уфа-Оренбургской ж. д. принять въ количествѣ 22 милл. пудовъ и Кисканъ-Бердяушской линіи въ 4.250 тыс. пудовъ. Распределеніе транзитныхъ грузовъ по отдѣльнымъ группамъ приведены ниже, въ таблицахъ грузооборота.

Основанія исчисления финансовыхъ результатовъ предпріявія. При исчислении провозныхъ платъ предполагается для грузовъ линіи Чишмы Магнитная принято во вниманіе проектируемое увеличеніе тарифныхъ ставокъ, но несмотря на то, что провозные платы, такимъ образомъ, получились выше платъ взимаемыхъ дорогами въ настоящее время въ свою пользу, финансовые результаты сооруженія и эксплуатации линіи Чишмы-Магнитная, какъ самостоятельнаго предпріятія, весьма неудовлетворительны, т. к. представляется очевиднымъ, что при исчисленной доходности въ суммѣ около 10.000 руб., всѣ обязательные платежи по новой линіи не могутъ быть покрыты.

Однако, въ виду того, что при учетѣ вліянія сооруженія линіи Чишмы-Магнитная на финансовое положеніе Общества Волго-Бугульминской ж. д. слѣ-

дуетъ принять всю совокупность послѣдствій постройки названной линіи для Общества, а, слѣдовательно, и поднятіе доходности линіи Чишмы-Симбирскъ отъ пробѣга по ней новыхъ грузовъ, имѣющихъ поступать съ линіи Чишмы-Магнитная, то въ конечномъ результатаѣ финансовое положеніе Общества Волго-Бугульминской жел. дор. лишь улучшится.

Дѣйствительно, самый поверхностный обзоръ тѣхъ районовъ, которые имѣютъ товарообмѣнъ съ южнымъ Ураломъ, вполнѣ убѣждаетъ, что раіоны эти находятся отъ него къ сѣверо-западу и западу и что экономическое тяготѣніе Урала къ востоку и къ юго-западу весьма слабое. Вслѣдствіе такого направленія грузовъ магистральная линія Волго-Бугульминск. ж. д. Чишмы-Симбирскъ получить большую часть грузовъ новой линіи, съ пробѣгомъ въ 545 верстъ, что несомнѣнно улучшитъ финансовое положеніе Об-ва хотя слѣдуетъ указать при этомъ, что въ виду того, что при составленіи записки не было поставлено задачей представить листы Чишмы-Магнитная обязательно доходной и вліяніе ея сооруженія на появленіе новыхъ металлургическихъ предпріятій было совершенно не учтено, то въ окончательномъ результатаѣ выведены все-же 357.236 руб. приплатъ казны по гарантіи. Однако, эту приплату надлежитъ признать фиктивной, такъ какъ она будетъ покрыта грузами новыхъ предпріятій, а также и намѣчаемымъ новымъ и весьма существеннымъ повышенiemъ тарифовъ.

Приведенные ниже таблицы и подсчеты финансовыхъ результатовъ сооруженія и эксплоатациіи линіи Чишмы-Магнитная составлены на нижеслѣдующихъ основаніяхъ.

Тарифныя ставки исчислены въ повышенномъ противъ дѣйствующаго тарифа размѣрѣ, причемъ принять тотъ тарифъ, который проектированъ тарифными учрежденіями и былъ намѣченъ совѣщеніемъ по общему пересмотру тарифовъ въ 1915 году.

Повышенный тарифъ примѣненъ на томъ основаніи, что ко времени возможнаго открытія движенія на проектируемой дорогѣ этотъ тарифъ уже безъ сомнѣнія вступить въ силу.

За симъ при опредѣленіи средней нагрузки поѣзда были приняты во вниманіе нижеслѣдующія соображенія.

Средній полезный вѣсъ (нагрузка) поѣзда зависитъ, какъ извѣстно, главнѣйшимъ образомъ отъ четырехъ условій: виртуала линіи, типа обращающихся на дорогѣ паровозовъ, средней нагрузки груженаго вагона (рода перевозимыхъ грузовъ) и относительнаго количества транзита. Въ отношеніи первого условія проектируемая дорога находится согласно техническихъ данныхъ проекта, въ среднихъ условіяхъ (уclоны 8 тысячныя, въ совпаденіи съ радиу-

сами 300 саж.); въ отношеніи второго условія,—надо полагать, что при заказѣ новыхъ паровозовъ, таковые будутъ заказаны мощными (типа 1—4—0 или даже 1—5—0); въ отношеніи использованія подъемной силы вагона дорога находится въ очень благопріятныхъ условіяхъ въ зависимости отъ рода груза (руда, металлы, лѣсъ, хлѣбъ); въ отношеніи количества транзита дорога находится также въ весьма хорошихъ условіяхъ (около 30% транзита). На основаніи приведенныхъ соображеній, среднюю нагрузку поѣзда можно безъ опасенія принять въ 20.000 пуд.

Итоги грузооборота

*** чистый доходъ
линий.**

При такихъ заданіяхъ финансовые результаты сооруженія и эксплоатациіи линіи Чишмы-Магнитная будуть слѣдующія:

XX.

Заключение. Вначалѣ настоящей записки съ достаточною полнотой обрисованъ ростъ потребности въ чугунѣ и желѣзѣ и приведены данныя, имѣющіяся налицо для развитія южно-Уральской промышленности. Вполнѣ понятно, что послѣ окончанія войны, потребность въ металлахъ дастъ себя чувствовать въ еще болѣе острой формѣ, чѣмъ до войны. Не подлежитъ сомнѣнію съ другой стороны, что импортъ металловъ въ издѣліяхъ изъ-за границы будетъ неизбѣжно сопряженъ съ ощущительной потерей на валюте и, съ точки зренія финансовыхъ соображеній государства, не можетъ считаться желательнымъ.

Отсюда явствуетъ необходимость удовлетворенія спроса на желѣзо и желѣзныя издѣлія путемъ увеличенія внутренняго производства, которое можетъ быть произведено только за счетъ развитія уральской промышленности и для которой, съ сооруженіемъ линіи Чишмы-Магнитная открываются чрезвычайно широкія перспективы въ области металлургического производства.

Изъ вышеизложенного усматривается, однако, что это развитіе южно-уральской промышленности, при учетѣ ожидаемаго грузооборота линіи, принято во вниманіе въ весьма маломъ размѣрѣ, а именно предположено лишь увеличеніе производства желѣза существующи заводами на 5/милл. пудовъ и вывозъ руды въ количествѣ 15/милл. пудовъ, между тѣмъ, очевидно, что результаты постройки линіи Чишмы - Магнитная будутъ много существеннѣе. Такой недочетъ записи объясняется тѣмъ, что никакого болѣе или менѣе точнаго критерія для опредѣленія будущаго развитія промышленности на южномъ Уралѣ быть не можетъ и предположенія объ этомъ развитіи уже и въ настоящее время возбуждаютъ споры; такъ, напримѣръ, даже такой, казалось бы, несложный вопросъ какъ опредѣленіе мѣста возникновенія новыхъ заводовъ решается весьма большими авторитетами въ уральской горнозаводской дѣятельности различно — нѣкоторые предполагаютъ, что заводы эти возникнутъ возлѣ горы Магнитной, въ непосредственной близости отъ руды, нѣкоторые же указывая на то, что возлѣ Магнитной нѣтъ лѣса, утверждаютъ, что центромъ обновленной дѣятельности южнаго Урала явится Уфа, куда будутъ доставляться и руда и горючее не только по желѣзной дорогѣ, но и водными путями. Равнымъ образомъ является спорнымъ и вопросъ о томъ останется ли южный Уралъ попрежнему производителемъ, главнымъ образомъ, полупродуктовъ или же на ряду съ ихъ производствомъ разовьетъ въ широкомъ размѣрѣ и выработку различ-

ныхъ издѣлій. При такой гадательности вопроса о развитіи южно-уральской промышленности, вводить въ грузооборотъ отправки новыхъ заводовъ, не будучи болѣе или менѣе увѣреннымъ ни въ мѣстѣ ихъ расположения, ни въ томъ къ какой группѣ номенклатуры товаровъ слѣдуетъ отнести ихъ фабрикаты, было бы чрезвычайно неблагодарной задачей. Представляется несомнѣннымъ лишь одно — сооруженіе линіи Чишмы-Магнитная сдвинеть южно-уральскую промышленность съ мертвой точки, на которой она давно уже стоитъ, и послужить мощнымъ толчкомъ для ея развитія.

Слѣдствіемъ этого развитія будетъ интенсивная работа проектируемой линіи и тотъ ея грузооборотъ, который вычисленъ въ настоящей запискѣ, является лишь тѣмъ минимумомъ, о которомъ не можетъ быть спора и который будетъ обеспеченъ дорогѣ съ первого же времени открытія на ней движенія. Въ виду этого и выведенные въ подсчетахъ результаты эксплоатации въ дѣйствительности будутъ совершенно иные и линія Чишмы-Магнитная несомнѣнно оправдаетъ себя не только какъ часть предпріятія Волго-Бугульминской жел. дороги, но и какъ самостоятельное предпріятіе.
