

РК

ЕКАТЕРИНБУРГСКИЙ БИРЖЕВОЙ КОМИТЕТЪ.

385(01)

E-495

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНІЯ

Екатеринбургъ - Шадринскъ - Курганъ.

Экономическая
ЗАПИСКА.

158738

73001
385(01)
E-495

251

Не вытаскивать из документа

7



Екатеринбургскій Биржевой

Комитетъ

148 385 (01) гр

385.1.6 25

Проверено
11/1991 г.

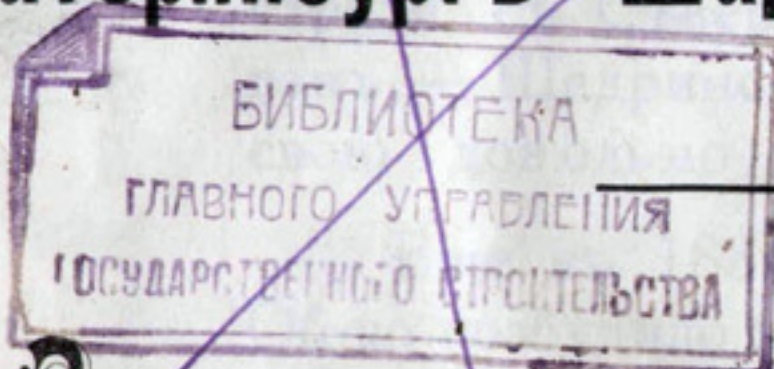
E45

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

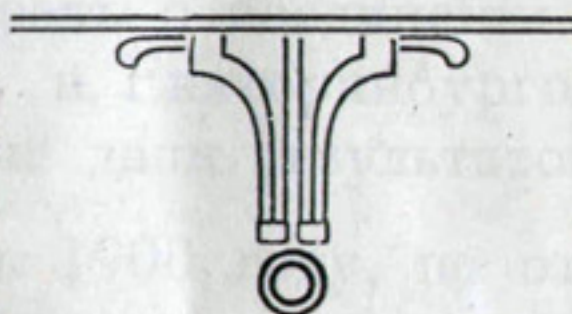
191

Желѣзнодорожная линія

Екатеринбургъ - Шадринскъ - Курганъ.



Экономическая записка.



158738 21291 837851



846

Записка

Екатеринбургскаго Биржевого Комитета о сооруженіи желѣзнодорожной линіи

Екатеринбургъ—Курганъ.

Исторія возник-
новенія вопроса.

Вопросъ о соединеніи Сибирской магистрали съ Сѣверными дорогами черезъ Курганъ — Шадринскъ — Екатеринбургъ имѣетъ свою довольно длинную исторію.

Еще въ 1884 году Шадринское Городское Об-во возбудило ходатайство о соединеніи Шадринска желѣзнодорожнымъ путемъ съ Уральскою дорогою. Черезъ нѣсколько лѣтъ, съ постройкой Сибирской жел. дор., шадринцы вновь возобновили свое ходатайство, прося на этотъ разъ о соединеніи Шадринска съ Курганомъ и Екатеринбургомъ. Ходатайства эти тогда не дали результатовъ.

Въ 1900 году, по открытіи Пермь—Котласской дороги и въ предвидѣніи сооруженія линіи Петербургъ—Вятка, шадринцы, поддерживаемые на этотъ разъ г.г. Екатеринбургъ, Пермью, Екатеринбургскимъ Уѣзднымъ Земскимъ Собраніемъ и Пермскимъ и Петербургскимъ Биржевыми Комитетами *), вновь возбудили свое ходатайство и на этотъ разъ представленный ими проектъ получилъ утвержденіе. Были сдѣланы экономическія и техническія изысканія и 16 Августа 1903 года послѣдовало

*) Екатеринбургскаго Биржевого Комитета въ то время еще не существовало.

Высочайшее повелѣніе: «Въ 1904 г. приступить къ сооруженію казною желѣзной дороги отъ Кургана черезъ Шадринскъ, Екатеринбургъ до Перми».

Къ постройкѣ дороги, однако, приступлено не было.

Въ совѣщаніи по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ 1905 г., состоявшемся въ Петергофѣ, 14 Іюля 1904 года, подъ личнымъ *Его Императорскаго Величества Государя Императора* предсѣдательствомъ, признано было, что «линія Пермь — Екатеринбург — Курганъ, по мнѣнію Совѣщанія, заслуживаетъ особаго вниманія, какъ въ виду своего важнаго экономического значенія, такъ и по причинѣ значительнаго размѣра расходовъ, потребныхъ для ея осуществленія (58 милл. руб.). Экономическое значеніе этой линіи, вполне выясненное подробными въ этомъ отношеніи изслѣдованіями, сводится къ созданію новаго транзитнаго пути между Сибирской магистралью и Сѣверною жел. дор., болѣе короткаго и болѣе удобнаго, сравнительно съ существующимъ (Пермскою желѣзною дорогою), а также къ обслуживанію богатаго Зауральскаго Края. Но независимо отъ этого, по заявленію *Военнаго Министра*, линія Пермь — Екатеринбург — Курганъ будетъ имѣть важное военное значеніе».

«По симъ соображеніямъ Совѣщаніе признало приступить къ работамъ по сооруженію линіи Пермь—Екатеринбургъ—Курганъ неотлагательно необходимымъ и полагало возможнымъ предвидѣть на сей предметъ, по смѣтѣ 1905 года кредитъ въ 5 миллионовъ рублей».

Послѣ этого Совѣщанія, 23 Іюля 1904 г. вновь послѣдовало Высочайшее повелѣніе: «Въ 1905 г. приступить къ сооруженію распоряженіемъ и на средства казны желѣзнодорожной

линіи Пермь—Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ».

Вслѣдствіе внѣшнихъ и внутреннихъ осложненій проектируемая линія не получила осуществленія во всемъ ея объемѣ. Была проведена желѣзнодорожная линія отъ Перми до Екатеринбурга черезъ Кунгуръ, а остальной участокъ Екатеринбург—Шадринскъ — Курганъ такъ и не получилъ своего осуществленія.

Позднѣе былъ поднятъ вопросъ о сооруженіи, взамѣнъ Екатеринбург — Курганской линіи, линіи Тюмень—Омскъ, каковой проектъ получилъ утвержденіе законодательныхъ учрежденій и въ настоящее время осуществленъ. Что же касается линіи Екатеринбург—Шадринскъ—Курганъ, то таковая въ дальнѣйшемъ получила осуществленіе лишь въ средней части ея въ видѣ соединенія Шадринска со ст. Богдановичъ, Омской жел. дор. черезъ Синарскую (Каменскій заводъ).

Первоначальная идея сооруженія линіи Екатеринбург — Шадринскъ — Курганъ явилась результатомъ быстро растущаго движенія по Сибирской жел. дор., чѣмъ вызывалась необходимость усилить ея пропускную способность и отвлечь отъ загрузки Челябинскаго узла тѣ грузы, которые съ Сибирской дороги должны направляться въ Сѣверную часть Европейской Россіи и обратно, и въ настоящее время, считаясь съ тѣмъ же явленіемъ, центральныя учрежденія Министерства Путей Сообщенія заняты вопросомъ о продолженіи Шадринской вѣтви до Сибирской жел. дор. и, по предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ и Центрального Комитета въ программу занятій очередной весенней сессіи Сибирскаго Порайоннаго Комитета 1914 года внесенъ былъ вопросъ о выясненіи наиболѣе желательнаго варианта соединенія Шадринской вѣтви, Омской жел. дор. съ Сибирской магистралью черезъ Курганъ или черезъ Мишкино.

Вопросъ этотъ обсуждался предварительно въ засѣданіи Управленія дѣлами Сибирскаго Порайоннаго Комитета 22—24 Марта 1914 г., при чемъ, названное Управленіе пришло къ нижеслѣдующему заключенію:

«Находя расчеты объ ожидаемомъ грузооборотѣ линіи Мишкино—Шадринскъ, приведенные въ экономической запискѣ Управленія Сибирской жел. дор., соотвѣтствующими дѣйствительности и доходность проектируемой линіи безспорной, Управленіе дѣлами, вмѣстѣ съ симъ, въ виду безусловно транзитнаго значенія этой линіи, единогласно признало болѣе цѣлесообразнымъ, вмѣсто линіи Шадринскъ—Мишкино, постройку желѣзнодорожной линіи Шадринскъ—Курганъ, которая при равныхъ приблизительно условіяхъ доходности и техническихъ условій сооруженія, имѣетъ передъ варіантомъ Шадринскъ—Мишкино слѣдующія, безусловныя преимущества:

1) Сокращеніе транзитнаго разстоянія противъ варіанта Мишкино—Шадринскъ еще на 40 верстъ;

2) Большую дешевизну стоимости сооруженія вѣтки, такъ какъ при принятіи варіанта на Мишкино неизбежна укладка второго пути отъ Кургана до Мишкино;

3) Наличіе въ прорѣзываемомъ вѣтвью Шадринскъ—Курганскомъ районѣ значительныхъ площадей лѣса, наиболѣе цѣнная часть котораго (мачтовый лѣсъ), по заявленію представителя Ново-Николаевского Биржевого Комитета, остается нынѣ неиспользованной и

4) Примыканіе магистрали къ деповской станціи.

При этомъ, имѣя въ виду, что линія Курганъ—Шадринскъ, какъ соединяющая казенныя желѣзныя дороги съ казенными, имѣетъ большое транзитное и стратегическое значеніе,

Управленіе дѣлами также единогласно признало, что вѣтвь Курганъ—Шадринскъ, необходимость которой признавалась еще при разсмотрѣніи вопроса о сооруженіи Тюмень—Омской жел. дор. и техническое и экономическое изысканія которой были произведены еще въ 1902 году, подлежить сооруженію въ первую очередь, при непремѣнномъ условіи постройки таковой средствами казны и эксплуатаціи таковой Управленіемъ Омской жел. дор.

Необходимость немедленнаго сооруженія этой вѣтки особенно подчеркивается необходимостью разгрузки западнаго участка Сибирской жел. дор., въ связи съ примыканіемъ къ Сибирской дорогѣ цѣлаго ряда новыхъ вѣтвей и въ цѣляхъ развитія перевозки Сѣвернаго на-
правления».

Означенная резолюція Управленія дѣлами принята Комитетомъ въ засѣданіи его весенней сессіи 1914 года 17—19 Апрѣля.

Такимъ образомъ, злополучный вопросъ о сооруженіи линіи Пермь—Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ нынѣ какъ бы и получаетъ, наконецъ, свое разрѣшеніе, но по нѣсколько измѣненному варіанту, а именно: Екатеринбургъ съ Шадринскомъ соединяется не самостоятельной вѣтвью черезъ Синарскую, а по старой линіи Екатеринбургъ—Богдановичъ—Синарская.

Значеніе проектируемой линіи.

Но если не соединить Екатеринбурга съ Курганомъ черезъ Синарскую и Шадринскъ, то въ такомъ случаѣ едва ли будетъ достигнута единственная цѣль соединенія Шадринской вѣтви съ Сибирской магистралью—разгрузка западнаго участка Сибирской жел. дор. Линія Екатеринбургъ—Синарская—Шадринскъ—Курганъ сокращаетъ транзитное состояніе еще на 40 верстъ противъ линіи Екатеринбургъ—Богдановичъ—Шадринскъ—Курганъ, почему первая изъ нихъ будетъ въ со-

стояніи обслуживать транзитную перевозку грузовъ, слѣдующихъ въ районъ сѣвернѣе линіи: Екатеринбургъ—Казань—Москва—Вязьма—Смоленскъ—Минскъ—Брестъ—Ивангородъ—Домброво, тогда какъ вторая—будетъ обслуживать перевозку грузовъ лишь на сѣверъ за Вятку; грузы же по назначенію въ Москву и Московскій районъ по прежнему будутъ слѣдовать черезъ Челябинскъ.

Помимо этого, въ томъ случаѣ, если Екатеринбургъ съ Шадринскомъ не будетъ соединенъ самостоятельной линіей черезъ Синарскую, представится необходимость въ сооруженіи второй колеи на участкѣ Екатеринбургъ—Богдановичъ, такъ какъ участку этому придется обслуживать напоръ грузовъ съ трехъ сторонъ: со стороны Кургана, со стороны Омской ж. д. и со стороны Ирбита (съ Сѣверо-Восточно-Уральской ж. д.) по вѣткѣ Егоршино—Богдановичъ.

Такимъ образомъ, съ соединеніемъ Шадринска съ Сибирской магистралью явится необходимость въ должной мѣрѣ обезпечить выходными пунктами то теченіе грузовъ, которое направится по этой линіи, такъ какъ существующая въ настоящее время выходная магистраль для грузовъ этого направленія (участокъ Екатеринбургъ—Богдановичъ) окажется не въ состояніи отвѣчать потребностямъ движенія.

Въ виду этого, нынѣ уже самъ собою вновь возникаетъ вопросъ о необходимости осуществленія проекта желѣзнодорожнаго пути Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ во всемъ его объемѣ, ибо только при условіи осуществленія этого проекта самымъ благоприятнымъ образомъ разрѣшатся слѣдующія насущныя задачи:

1. Сокращая транзитное разстояніе между станціями участка Маріановка—Юргамышъ, Сибирск. ж. д. до станціи Екатеринбургъ—

на 40 верстъ (противъ разстоянія при слѣдованіи грузовъ черезъ Курганъ—Шадринскъ—Богдановичъ—Екатеринбургъ), проектируемая линія будетъ служить новымъ выходнымъ пунктомъ для грузовъ этого участка, направляемыхъ въ Сѣверную и Сѣверо-Западную часть Европейской Россіи, благодаря чему, слѣдовательно, будетъ достигнута почти полная разгрузка западнаго участка Сибирской дороги, такъ какъ тогда участку этому останется для обслуживания лишь теченіе грузовъ съ Востока на Югъ Россіи и обратно.

2. Линія Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ будетъ обслуживать значительную часть транзитной перевозки грузовъ не только западнаго участка Сибирской жел. дор., но и на всемъ протяженіи ея къ востоку за Омскъ.

Изъ нижеприведенной сравнительной таблицы поверстныхъ разстояній видно, что съ осуществленіемъ постройки линіи Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ для всѣхъ грузовъ, направляемыхъ съ Восточной Сибири на Сѣверъ Европейской Россіи будутъ существовать два одинаковыхъ по разстоянію выходныхъ пункта, а именно: Екатеринбургъ—Тюмень—Куломзино и Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ.

Разница между тѣмъ и другимъ направлениемъ выражается всего лишь въ 5 верстахъ въ пользу направленія Тюмень—Куломзино.

Если принять во вниманіе существующую въ Россіи систему дифференціальныхъ тарифныхъ ставокъ, при которой разница въ стоимости провоза груза, при увеличеніи разстоянія на 5 верстъ, при общемъ пробѣгѣ груза, выраженномъ въ тысячахъ верстъ, является совершенно неуловимой и не играетъ никакой роли для отправителей, то нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что значительная часть грузовъ съ Востока на Сѣверъ будетъ направ-

ляться черезъ участокъ Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ.

Незначительная разница между обоими направлениями, слѣдовательно, совершенно устраняетъ необходимость въ усиленіи провозоспособности не только участка Богдановичъ—Екатеринбургъ, но и всей линіи Куломзино—Тюмень—Екатеринбургъ, на что потребовались бы затраты, во много разъ превышающія стоимость сооруженія самостоятельной вѣтки протяженіемъ въ 90 верстъ отъ Екатеринбурга до Синарской.

При существованіи двухъ, почти одинаковыхъ по разстоянію выходныхъ линій, находящихся въ эксплуатаціи одной и той же Омской дороги, при загрузенности одного изъ этихъ участковъ—часть грузовъ всегда можетъ быть направлена по другому, менѣе загрузенному участку.

ВЫПИСКА

изъ Общаго Тарифа на перевозку грузовъ по Россійскимъ жел. дор. Тарифная Схема для опредѣленія провозныхъ платъ для перевозки грузовъ съ малой скоростью.

Платы въ копейкахъ съ пуда.																	
Верстъ.	По классамъ.		По нормальнымъ классамъ.												Хлѣбные грузы.		
	1	1													Въ зернѣ I кат.	Мука и крупа II кат.	Отр. и сѣмена III и IV кат.
	А	Б	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII			
1495	146,33	131,34	121,34	99,72	77,81	64,82	48,67	38,57	32,77	29,24	26,29	23,00	19,93	14,95	23,57	25,91	21,21
1500	146,66	131,67	121,67	99,99	78,03	65,02	48,81	38,69	32,87	29,33	26,37	23,08	20,00	15,00	23,61	25,95	21,25

Примѣчаніе. При увеличеніи разстоянія на 5 верстъ разница въ провозной платѣ одного вагона хлѣбнаго груза въ 1000 пудъ составитъ 40 коп. на вагонъ.

Сравнительная таблица

поверстныхъ разстояній для транзитной перевозки грузовъ съ Восточной и Западной Сибири на Сѣверъ Европейской Россіи. (разстояніе линіи Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ принято въ 337 верстъ, а Курганъ—Шадринскъ—Богдановичъ—Екатеринбургъ въ 377 вер.)

Станція отправленія.	На Сибирскую ж. д.		Путь слѣдованія груза.	Разстояніе въ верстахъ.	Разница между направлениемъ Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ.	
	На Востокъ	На Западъ			Больше.	Меньше.
	отъ Омска.	отъ Омска.				
С.-Петербургъ.	Кормиловка		Вятка, Екатер., Куломз	2847	—	5
			Вятка, Екатер., Богдан., Шадринск, Курганъ .	2892	40	—
			Вятка, Екатер., Шадр. Курганъ	2852	—	—
"	"	Юргамышъ	Вятка, Екат., Челябин.	2381	25	—
			Вятка, Екатер. Богданов., Шадрин., Курганъ	2396	40	—
			Вятка, Екатер., Шадр., Курганъ	2356	—	—
"	Маріановка.		Вятка, Екатер., Куломз.	2840	78	—
			Вятка, Екатер., Богданов., Шадр., Курганъ .	2802	40	—
			Вятка, Екатер., Шадр., Курганъ	2762	—	—
Москва Сѣв.	Кормиловка.		Вятка, Екатер., Куломз.	2708	—	5
			Вятка, Екатер., Богданов., Шадрин., Курганъ	2753	40	—
			Вятка, Екатер., Шадр., Курганъ	2713	—	—
"	Маріановка.		Вятка, Екатер., Куломз.	2701	78	—
			Вятка, Екатер., Богданов., Шадр., Курганъ .	2663	40	—
			Вятка, Екатер., Шадр., Курганъ	2623	—	—

Станція отправле- нія.	На Сибирскую ж. д.		Путь слѣдова- нія груза.	Разстояніе въ верстахъ.	Разница между на- правле- ніемъ Ека- теринб.- Шадр.- Курганъ	
	На Востокъ отъ Омска.	На Западъ отъ Омска			Боль- ше.	Мень- ше.
Москва Сѣв.		Курганъ.	Москва Каз., Баграки. Челябинскъ	2186	22	—
			Вятка, Екатер., Богда- нов., Шадр., Курганъ	2204	40	—
			Вятка, Екатер., Шадр. Курганъ	2164	—	—
Верхотурье, Богословск ж. д.	Кормиловка		Гороблагодат., Екатер., Тюмень, Куломз.	1161	—	5
			Горобл., Н.-Тагилъ, Ала- паевскъ, Богданович. Тюмень, Куломз.	1162	—	4
			Горобл., Н.-Тагилъ Ала- паев., Богдан., Шадр., Курганъ	1199	33	—
			Горобл., Екатер. Шадр- инскъ, Курганъ	1166	—	—
"		Маріановка.	Гороблаг., Екатеринбург., Тюмень, Куломзино	1154	78	—
			Горобл., Алапаев., Бог- дан. Тюмень, Куломз.	1155	79	—
			Горобл., Алапаев., Бог- дан., Шадр., Курганъ	1109	33	—
			Горобл., Екат., Шадр. Курганъ	1076	—	—
		Курганъ.	Горобл., Екатер., Богда- нов., Шадр., Курганъ	657	40	—
			Горобл., Алапаев., Богд., Шадр., Курганъ	650	33	—
			Горобл., Екатер., Шадр., Курганъ	617	—	—
Карасульск., Омской ж. д.		Курганъ.	Черезъ Куломзино	801	69	—
			Курганъ, Шадр., Богда- новичъ	732	—	—
Полдневая, Перм. ж. д.		Курганъ.	Челябинскъ	403	1	—
			Шадр., Екатеринбург	402	—	—

3. Линія Екатеринбургъ-Шадринскъ-Курганъ, благодаря той-же незначительной разницѣ между направлениемъ Тюмень—Куломзино, будетъ имѣть громадное военное значеніе.

4. Линія Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ явится жизненной артеріей всего мѣстнаго края, въ особенности участка Екатеринбургъ—Синарская. Она, захватывая богатую хлѣбородствомъ, кустарною производительною и торгово-промышленною дѣятельностью мѣстность, дастъ толчекъ къ усиленію производительности края и побудитъ мѣстное населеніе къ рационализациі земледѣлія и другихъ отраслей крестьянскаго и кустарнаго производствъ.

Хотя вопросъ о сооруженіи проектируемой линіи не новый и о необходимости и пользѣ этой дороги исписаны цѣлые тома, но тѣмъ не менѣе, Екатеринбургскій Биржевой Комитетъ, будучи крайне заинтересованъ въ осуществленіи этого проекта и придавая проектируемой линіи огромное экономическое значеніе не только для района проектируемой линіи, но и для значительной части уральскихъ заводовъ, счелъ своимъ долгомъ для возможно большаго освѣщенія этого вопроса сгруппировать въ настоящей запискѣ весь имѣющійся по интересующему вопросу матеріалъ.

Техническія условія.

По изысканіямъ 1904 г. и дополнительнымъ изысканіямъ, произведеннымъ по постановленію Государственной Думы въ 1908 г. инженеромъ Глезеромъ установлено, что проектируемая линія начинается отъ ст. Екатеринбургъ II и идетъ долиной рѣки Исети на протяженіи 230 верстъ, слѣдуя сначала лѣвымъ берегомъ рѣки, а на 226 верстѣ переходитъ на правый. Отъ 230 версты линія переходитъ на невысокій водораздѣлъ, (не превышающій 25 саженъ высоты) рѣкъ Исети и Міаса. Водораздѣлъ пересѣкается на 224 верстѣ, а на 258 верстѣ линія спускается въ долину рѣки Міась и пе-

ресѣкаетъ ее, послѣ чего линія поднимается на водораздѣлѣ рѣкъ Міаса—Тоболѣ, высотой до 30 саж., откуда спускается къ Кургану. Оба водораздѣла равниннаго характера, не требующіе крутыхъ подъемовъ.

Долины рѣкъ Міаса и Исети широки и весьма удобны для проложенія линіи, за исключеніемъ можетъ быть первыхъ 30 верстъ долины рѣки Исети, гдѣ она прорѣзываетъ свое русло въ каменистыхъ предгоріяхъ Урала. Слѣдуя лѣвымъ берегомъ р. Исети, линія подходитъ мѣстами къ самымъ берегамъ ея, а мѣстами отдалается; наибольшее отдаленіе ея близъ впаденія р. Синары, гдѣ она отходитъ отъ рѣки на 9 верстъ. На первыхъ 60 верстахъ линія встрѣчаетъ довольно пересѣченную мѣстность, образуемую рядомъ притоковъ Исети, изъ которыхъ наибольшій р. Брусянка пересѣкается мостомъ 15 саж. отверстія. На этомъ протяженіи встѣчается нѣсколько выемокъ, при разработкѣ коихъ, вѣроятно, встрѣтятся камень (около 15 тыс. куб. сажень во всѣхъ выемкахъ). За 60-ой верстой долина р. Исети расширяется и въ берегахъ ея все рѣже и рѣже встѣчается камень, такъ что у Далматова камня уже совершенно нѣтъ; эта часть дороги имѣетъ равнинный характеръ съ сравнительно небольшими работами. Наибольше крупныя мосты намѣчены на притокахъ р. Исети: р. Каменкѣ—20 саж., на р. Катайкѣ—10 саж., на р. Суварышѣ—20 саж. и на р. Канашѣ—10 саж. Послѣ пересѣченія р. Міасъ линія выходитъ изъ земледѣльческаго района и идетъ до 330 версты по совершенно плоской песчаной равнинѣ, поросшей лѣсомъ. Вблизи Кургана линія входитъ опять въ земледѣльческій районъ. На 226 верстѣ линія пересѣкаетъ р. Исеть мостомъ 250 саж. и на 259 верстѣ—Міасъ мостомъ въ 120 саж.

Длина линіи, по изысканіямъ 1908 г., опредѣлена въ 337 верстъ.

Стоимость соору-
женія линіи.

По дополнительнымъ изысканіямъ, произведеннымъ въ 1908 г. инженеромъ Глезеромъ, стоимость сооруженія всей линіи Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ опредѣлена была въ общей суммѣ 15,993,566 руб., или 47,458 руб. на одну версту дороги, безъ подвижного состава.

При изысканіяхъ 1908 г. линія спроектирована была какъ путь магистральнаго типа, оборудованный на пропускъ 20 паръ поѣздовъ, составляющихъ почти предѣльное количество поѣздовъ для однопутныхъ дорогъ; для этой цѣли было намѣчено большое количество разѣздовъ и водоснабженіе приспособлено для этого максимальнаго количества поѣздовъ. Исчисленную при этихъ заданіяхъ стоимость одной версты въ 47,458 руб. нынѣ надо считать значительно преувеличенной, т. к. при существованіи магистральной линіи Тюмень—Омскъ, проектируемая линія будетъ имѣть, главнымъ образомъ, мѣстное значеніе и цѣлямъ транзита для вывоза и ввоза груза въ Восточную Сибирь будетъ служить лишь въ случаяхъ загруженности линіи Тюмень—Омскъ. Благодаря такому значенію проектируемой линіи путевыя и станціонныя постройки могутъ быть устроены болѣе дешеваго типа, по искусственнымъ сооруженіямъ могутъ быть достигнуты значительныя сокращенія работъ и расходовъ, дѣлая ихъ изъ камня лишь тамъ, гдѣ камень имѣется вблизи мѣстъ работъ, а въ остальныхъ мѣстахъ изъ дерева. Замѣна деревянныхъ сооруженій каменными можетъ быть сдѣлана вполнѣдствіи, при существованіи рельсоваго пути, когда подвозка строительнаго матеріала будетъ значительно дешевле. Наконецъ, рельсы могутъ быть взяты старые, съ другихъ дорогъ.

Исходя изъ вышеизложенныхъ соображеній, стоимость сооруженія линіи Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ можно опредѣ-

лить съ болѣе или менѣе приблизительной точностью по стоимости сооруженія средняго ея участка Синарская—Шадринскъ.

По закону 26 мая 1911 г., строительная стоимость Синарско—Шадринскаго подъѣзднаго пути опредѣлена не свыше 3,114,306 руб. со включеніемъ стоимости новыхъ рельсъ (строительному управленію предложено было пользоваться старыми рельсами, приобрѣтенными съ другихъ дорогъ), при длинѣ дороги въ 110,35 верстъ, что составляетъ 28057 руб. на одну версту дороги. Фактически-же постройка Синарско—Шадринскаго подъѣзднаго пути обошлась нѣсколько дешевле.

Исходя изъ этого ассигнованія и принимая во вниманіе, что на участкѣ Екатеринбург—Синарская работы будутъ нѣсколько труднѣе, чѣмъ на участкахъ Синарская—Шадринскъ и Шадринскъ—Курганъ, можно предположить, что стоимость сооруженія одной версты на всю проектируемую линію не превыситъ въ среднемъ 45,000 руб., считая въ томъ числѣ и стоимость приобрѣтенія подвижнаго состава. Слѣдовательно, сооруженіе всей проектируемой линіи на всемъ ея протяженіи (337 вер.), выразится въ суммѣ не свыше 15165000 руб. съ подвижнымъ составомъ, расходъ по оборудованію каковымъ принять въ зависимости отъ исчисленнаго грузооборота, что движеніе по дорогѣ выразится 1 парой товаро-пассажирскихъ и 4 парами товарныхъ поѣздовъ.

Сфера вліянія линіи.

Проектируемая линія проходитъ по уѣздамъ: Екатеринбургскому, Камышловскому и Шадринскому, Пермской губ. и Курганскому, Тобольской губ. между существующими уже желѣзными дорогами Сибирской съ юга и Екатеринбург—Тюменской съ сѣвера. Сибирская дорога идетъ почти параллельно ей приблизительно въ разстояніи 100—120 верстъ отъ нея, а Екатеринбург—Тюменская постепенно расходится, при чемъ рас-

стояніе между ними у г. Шадринска доходить до 100 верстъ, а у Каменскаго завода (ст. Синарская) около 40 верстъ. Дѣля пространство между существующими желѣзнодорожными линіями и разбираемой линіей пополамъ, въ сферѣ вліянія Екатеринбург—Курганской линіи окажется кромѣ уѣздовъ, черезъ которые она проходитъ, еще части уѣздовъ Ялуторовскаго, Тобол. губ. и Челябинскаго, Оренб. губ. Нижеприведенная таблица указываетъ площадь и количество населенія по уѣздамъ, входящимъ въ сферу вліянія Екатеринбург—Курганской линіи. По исчисленіямъ комиссіи о новыхъ дорогахъ, въ районѣ сферы вліянія линіи принято 9 волостей Екатеринбургск. уѣзда: Чердынская, Логиновская, Хромцовская, Кисловская, Покровская, Маминская, Сысертская, Огневская и Арамилская; 8 волостей Камышловскаго уѣзда: Чупинская, Томакульская, Колчеданская, Катайская, Крестовская, Клевакинская, Зырянская, Травянская; 42 волости Шадринскаго уѣзда—всѣ, за исключеніемъ 4-хъ: Баемской, Бутлинской, Смолинской и Яутлинской.

ТАБЛИЦА

площади и населенности района сферы вліянія Екатеринбург—Шадринскъ—Курганской линіи.

Названіе уѣздовъ.	Площадь уѣздовъ въ квадратн. верстахъ.		% отношеніе площадей сферы по всей линіи.	Населеніе.	
	Всего уѣзда.	Въ районѣ сферы вліянія линіи.		На одну квадратн. версту.	Въ районѣ сферы вліянія.
Екатеринбургскій	24,078	1,703	7,07	20,1	34,230
Камышловскій	13,308	3,827	28,73	21,9	83,811
Шадринскій	15,200	12,586	82,54	18,0	226,548
Ялуторовскій	19,044	1,482	7,78	11,40	16,895
Курганскій	20,364	4,313	21 18	14,88	64,178
Челябинскій	28,994	2,057	7,10	16 70	34,352
Итого	—	25,968	—	—	460,013

На одну версту протяженія дороги 77 кв. вер., 1,365 человѣкъ.

Естественныя условія.

Вся территория, входящая въ районъ раз-
сматриваемой линіи, находится въ области чер-
нозема, который по своимъ естественнымъ
свойствамъ, хотя и уступаетъ лучшимъ черно-
земамъ Европейской Россіи, но, во всякомъ
случаѣ, представляетъ почву весьма богатую,
въ благопріятные годы, щедро оплачивающую
труды пахаря. Только въ Сѣверо-Западномъ
углу района, въ предѣлахъ Екатеринбургскаго
уѣзда, черноземъ уступаетъ свое мѣсто сѣ-
рымъ почвамъ.

Крестьянское хо- зяйство.

При дополнительныхъ изысканіяхъ, про-
изведенныхъ въ 1908 году инженеромъ Гле-
зеромъ, была командирована на мѣсто особая
партія во главѣ съ Л. К. Чермакомъ для об-
слѣдованія экономическаго положенія края. По
даннымъ, собраннымъ этой партіей на мѣстахъ,
численность народонаселенія въ районѣ Ека-
теринбургъ — Курганской линіи выражается
въ слѣдующихъ цифрахъ:

Хозяйствъ.	Мужчинъ.	Женщинъ.	Душъ обоюго пола.
100856	285237	290236	575473

что въ среднемъ составляетъ 1707 человѣкъ
на одну версту дороги.

Общая площадь крестьянскаго землевла-
дѣнія въ районѣ—2.025.260,3 десятины, изъ ко-
торыхъ—278.862,2 десятины считаются неудоб-
ной, остальная—вся относится къ удобной. Въ
среднемъ же на одно крестьянское хозяйство
удобной земли приходится—17,3 десятины.

По главнѣйшимъ угодіямъ удобныя земли
распредѣляются такъ:

Пашни.	Сѣнокоса	Лѣса	Прочей удобной земли	Всего удобной земли.
811.246,4	329.535,5	277.988,0	327.628,2	1.746.398,4

Что въ среднемъ на одно хозяйство со-
ставляетъ

8,4	3,3	2,7	3,3	17,3
-----	-----	-----	-----	------

Размѣръ полевого хозяйства въ районѣ
выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Десятинъ въ посѣвѣ.						
Пшеница	Рожь озимая.	Рожь яровая.	Ячмень.	Овесъ.	Прочіе хлѣба.	Всего.
286216,4	20444,7	6785,3	9118,4	187888,0	18941,0	529394,4

Въ среднемъ на одно хозяйство прихо-
дится посѣва 5,2 десятины.

Въ почвенномъ отношеніи районъ можетъ
быть разбитъ на слѣдующія почвенныя мѣстно-
сти: I-я мѣстность, съ содержаніемъ чернозема
менѣе 50%, захватываетъ собою восточную
часть Шадринскаго уѣзда, II-я мѣстность, съ
содержаніемъ чернозема отъ 50 до 70%, за-
хватываетъ собою, входящую въ составъ рай-
она южную часть Камышловскаго уѣзда и сѣ-
верную часть Шадринскаго уѣзда, III-я мѣст-
ность, съ содержаніемъ чернозема болѣе 70%
и менѣе 100%, располагается въ южной части
Шадринскаго уѣзда, IV-я черноземная (100%)
мѣстность лежитъ въ юго-западномъ углу Шад-
ринскаго уѣзда и, наконецъ, V-я мѣстность,
гдѣ черноземъ переходитъ въ суглинистыя и
скелетныя почвы, захватываетъ собою вошед-
шую въ составъ района часть Екатеринбург-
скаго уѣзда.

Показанія мѣстнаго населенія о нормахъ
урожая для разныхъ хлѣбовъ въ разныхъ поч-
венныхъ мѣстностяхъ сгруппированы въ слѣ-
дующей таблицѣ:

Мѣстность.	Пшеница.			Рожь озимая.			Рожь яровая.			Овесь.			Ячмень.		
	Хорошій урожай.	Средній урожай.	Плохой урожай.	Хорошій урожай.	Средній урожай.	Плохой урожай.	Хорошій урожай.	Средній урожай.	Плохой урожай.	Хорошій урожай.	Средній урожай.	Плохой урожай.	Хорошій урожай.	Средній урожай.	Плохой урожай.
I. Почвенная мѣстность.															
Изъ 10 лѣтъ было . .	4	4	2	3	4	3	2	6	2	3	4	3	—	—	—
Собрано пудовъ съ 1-й каз. десят.	88	50	18	60	40	10	80	45	15	89	50	16	—	—	—
II. Почвенная мѣстность.															
Изъ 10 лѣтъ было . .	3	5	2	2	5	3	2	5	3	3	5	2	2	5	3
Собрано пудовъ съ 1-й каз. десят.	92	54	23	90	47	20	75	50	19	100	51	22	105	54	27
III. Почвенная мѣстность.															
Изъ 10 лѣтъ было . .	2	5	3	—	—	—	—	—	—	3	4	3	—	—	—
Собрано пудовъ съ 1-й каз. десят.	94	48	21	—	—	—	—	—	—	92	48	20	—	—	—
IV. Почвенная мѣстность.															
Изъ 10 лѣтъ было . .	2	5	3	—	—	—	2	6	2	2	5	3	—	—	—
Собрано пудовъ съ 1-й каз. десят.	96	54	23	—	—	—	80	50	20	109	60	25	—	—	—
V. Почвенная мѣстность.															
Изъ 10 лѣтъ было . .	2	6	2	1	5	4	2	7	1	2	6	2	2	6	2
Собрано пудовъ съ 1-й каз. десят.	94	53	23	91	50	24	97	59	24	112	62	28	104	58	29
Итого по району.															
Изъ 10 лѣтъ было . .	3	5	2	2	5	3	2	6	2	3	5	2	2	5	3
Собрано пудовъ съ 1-й каз. десят.	93	52	22	97	48	22	90	55	22	101	54	22	103	55	28

Скотоводство района выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Крестьянскимъ населеніемъ содержится головъ скота.

Лошадей: Крупнаго скота:

рабо- чихъ.	не рабо- чихъ.	дойныхъ коровъ.	прочаго.	Овецъ.	Свиней.	Всего скота.
129694	67567	165512	105509	256969	30608	755859

что въ среднемъ на одно крестьянское хозяйство составитъ:

1,9	0,6	1,6	1,1	2,5	0,3	—
-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

Излишки продо-
вольственныхъ
хлѣбовъ.

Въ трудахъ инженера Глезера мы нахо-
димъ слѣдующую таблицу, опредѣляющую воз-
можные избытки продовольственныхъ хлѣбовъ.

Уѣзды:	Чистый сборъ, за исключеніемъ сѣмянъ, въ тысячахъ пудовъ.					Потребность на продовольствіе (тысячи пудовъ).	Остатки + Недостатки —
	Пшеницы.	Озимой ржи.	Яровой ржи.	Ячменя.	В СЕГО.		
Екатеринбургскій . .	1.481,8	110,6	70,1	302,2	1.964,7	2 325	— 360
Камышловскій	2.212,2	104,4	49,4	71,4	2.437,1	2.365	+ 72
Шадринскій	7.782,1	461,8	123,7	32,8	8.400,4	6.160	+ 2.240
Челябинскій	580,7	25,2	8,6	2,2	616,7	536	+ 81
Курганскій	935,2	75,8	27,3	7,4	1.045,7	940	+ 105
Ялуторовскій							
Итого . .	12.992	777,8	279,1	415,7	14.464,6	12.326	+ 2.138

Излишки овса.

По собраннымъ той же партіей инженера Глезера на мѣстахъ свѣдѣніямъ, излишки овса опредѣляются въ слѣдующихъ цифрахъ:

У ѣ з д ы:	Сборъ и потребление овса въ тысячахъ пудовъ.		
	Чистый сборъ безъ сѣмянъ.	Потребле- ніе.	Избытки + Недо- статки —
Екатеринбургскій	1.621,2	750	+ 871,2
Камышловскій	1.259,9	830	+ 429,9
Шадринскій	3.816	2.600	+ 1,216
Челябинскій	242,6	290	— 47,4
Курганскій	1.191,2	380	+ 811,2
Ялуторовскій			
И Т О Г О	8.130,9	4,850	+ 3.280,9

Такимъ образомъ, вывозъ изъ района продовольственныхъ хлѣбовъ и овса опредѣленъ въ количествѣ—5418,9 тыс. пудовъ.

Экономическое и
торгово-промыш-
ленное описаніе
Исетскаго
района.

Самымъ богатымъ и интереснѣйшимъ въ экономическомъ и торгово-промышленномъ отношеніи участкомъ всей дороги является несомнѣнно участокъ *Екатеринбургъ—Синарская*.

На всемъ протяженіи этого участка, начиная отъ Екатеринбурга и вплоть до Каменскаго завода (ст. Синарская), расположенъ непрерывный рядъ весьма хорошо оборудованныхъ мукомольныхъ мельницъ, могущихъ перемалывать до 20 милліоновъ пудовъ зерна въ годъ.

Въ промежуткахъ между крупчатными мельницами расположено значительное количество крестьянскихъ раструсныхъ мельницъ,

перерабатывающихъ зерна въ общей сложности до 1 милліона пудовъ въ годъ.

Затѣмъ въ долину р. Исети, на разстояніи 1—5 верстъ отъ нея, расположено 8 рудниковъ желѣзныхъ, 8 хромовыхъ, 2 золотыхъ прииска, кварцевыя, известковыя и мраморныя копи.

Ископаемые, какъ-то: хромъ, руда и др.—товаръ дешевый и незначительная въ $\frac{1}{4}$ и $\frac{1}{2}$ к. переплата на перевозкѣ его неблагоприятно отражается на сбытѣ, а, слѣдовательно, и на добычѣ ихъ. Поэтому проектируемая дорога въ развитіи эксплуатаціи богатыхъ нѣдръ долины р. Исети будетъ имѣть большое значеніе.

Въ долину же р. Исети находятся: пивоваренный заводъ, фабрики: 2 суконно-ткацкихъ, 2 льнопрядильно-ткацкихъ, 3 гончарныхъ, 2 спичечныхъ, 1 писчебумажная, заводы: 2 механическихъ, 2 кожевенныхъ, Н.-Исетскій казенный заводъ, арендуемый артелью рабочихъ, Сысертскій, Ильинскій, Каменскій казенный заводъ, заводъ перемалывающій мраморъ и канатный, а также каменноугольныя копи, торфяники, огнеупорная глина и др.

Въ заводахъ Нижне-Исетскомъ и Каменскомъ, равно въ Бобровской волости развито кустарное производство: колесъ, издѣлій изъ желѣза, постройка экипажей, выдѣлка кожи и пр.

У Каменскаго завода линія пересѣкаетъ полосу каменноугольныхъ мѣсторожденій, тянущуюся съ сѣвера на югъ, начинаясь отъ Егоршинскихъ мѣсторожденій и выше и идущую къ Челябинску.

Залегающій уголь относится по преимуществу къ антрацитамъ, но встрѣчается и коксующійся; залеганіе угля еще недостаточно изслѣдовано, но несомнѣнно въ близкомъ будущемъ, по проведеніи желѣзнодорожной линіи, оно будетъ использовано въ большомъ размѣрѣ.

Въ настоящее время добыча этого угля производится въ небольшихъ размѣрахъ нѣсколько сѣвернѣе района дороги.

Наименованіе и производительность фабрикъ, заводовъ, мукомольныхъ мельницъ и др. промышленныхъ предпріятій, находящихся въ Исетскомъ районѣ, указаны въ нижеприведенной таблицѣ:

Наименованіе предпріятій.	Мѣстонахожденіе.	Расстояніе отъ Екате-ринбурга.	Годовая производи-тельность.
Крупчатныя мельницы:			
Бр. Макаровыхъ	Екатеринбургъ	—	3.500.000 п.
Н-въ Борчаиновыхъ	„	—	2.000.000 п.
Бр. Степановыхъ 1-я	Ст. Истокъ.	14	300 000 п вр. не работ.
„ 2-я	„	16	2.500.000 п.
„ 3-я	„	18	700 000 п.
И. М. Бѣленькова	Косулино.	27	1.500.000 п
Бр. Ивановыхъ	„	30	1.000.000 п.
И. И. Симанова 2-я	„	35	600.000 п. вр. не работ.
Е. И. Первушина 1-я	„	40	1.800.000 п.
В. С. Жирякова 1-я	Баженово.	45	800.000 п.
г. Меркурьевой	„	52	600.000 п.
Е. И. Первушина 2-я	„	60	сгорѣли.
А. Н. Первушиной 1-я	„	76	
А. Н. Первушиной 2-я	„	78	200.000 п.
Бр. Карабатовыхъ	Синарская.	87	400.000 п.
В. С. Жирякова 2-я	„	95	2.000.000 п.
Ф. А. Соснина	„	90	1.500 000 п.
М. П. Брагина	„	105	600.000 п.
Ф. И. Первушина	с. Борисово.	90	400.000 п.

Наименованіе предпріятій.	Мѣстонахожденіе.	Расстояніе отъ Екате-ринбурга.	Годовая производи-тельность.
г. Ситникова	с. Кадниково.	33	200 000 п.
Ф. А. Малиновцева	Баженово.	63	200.000 п.
Крестьянскія:			
раструсныя мельницы до 30	—	—	1 000.000 п.
Рудники:			
ЖЕЛѢЗНЫЕ:			
Н. Г. Стрижова 2	д. Ключи.	36—40	100.000 п.
Елизаветинскій казенный 1	Н.-Исетскій зав.	18	1.000.000 п.
Верхъ-Исетскихъ зав. 2	д. Ключи.	44	150 000 п
Д. Делини 1	„	—	50 000 п.
Уральской рудо-промышл К ⁰ 1	„	30	500.000 п.
Е. И. Первушина 1	„	30	300.000 п.
ХРОМОВЫЕ:			
Н. Г. Стрижова	„	41	50.000 п.
г. Ушкова	„	40—45	5.000 п.
Золотыя прииски:			
Н. Г. Стрижова	„	40	не разраб.
Сысертскихъ заводовъ	Сысертскій заводъ.	43	не разраб.
Известковыя копи	д. Ключи.	40	200.000 п
„	д. Колюткина.	50	50.000 п.
Кварцевыя копи казенныя	д. Ключи.	40	200.000 п
Торфяники Е. И. Первушина	„	40	не разраб.

Наименованіе предпріятій.	Мѣстонахо- жденіе.	Расстояние отъ Екате- ринбурга.	Количество рабочихъ.	Годовая производи- тельность.
Заводы:				
пивоваренный				
Бр. Злоказовыхъ 1	Екатеринбургъ.	—	100	50.000 п.
Фабрики:				
суконно-ткацкія:				
Бр. Злоказовыхъ	с. Арамиль.	26	1000	200 000 п
г. Ушкова	д. Камышева.	50	100	50.000 п.
льно-прядильно-ткацкія:				
Бр. Макаровыхъ	Екатеринбургъ.	1	1000	100.000 п.
В. С. Жирякова	—	—	800	100.000 п.
гончарныя:				
г.г Шуровыхъ	Екатеринбургъ.	—	—	вр. не работ.
г. Пермякова	с. Уктусъ.	6	40	—
г. Углицкаго	—	6	40	—
спичечныя:				
г. Логинова	Екатеринбургъ.	—	400	—
г. Бѣлоносова	Сысертскій зав.	42	—	вр. не работ.
писчебумажная:				
г. Кудряшева	Екатеринбургъ.	—	50	—
картонная:				
г. Ларичева	—	80	100	40.000 п.

Наименованіе предпріятій.	Мѣстонахо- жденіе.	Расстояние отъ Екате- ринбурга.	Количество рабочихъ.	Годовая производи- тельность.
Заводы:				
механическіе:				
Ф. Е. Ятесъ	Екатеринбургъ.	—	400	100.000 п.
Бр. Береновыхъ	—	—	150	30.000 п.
кожевенные:				
г. Чувакова	—	—	200	—
г. Шамарина	—	92	100	—
Заводы:				
Аренд. Н.-Исетск. труд. Артели .	Н.-Исетскъ.	12	500	200.000 п.
Сысертскій	Сысертскій зав.	46	—	{140/т. жел. 500/т. руды
Ильинскій	Ильинскій зав.	44	—	{10/т. л. ж. 460/т. сорт.
Каменскій казенный заводъ . .	Каменскій зав.	90	—	500/т. чугуна
известняковый				
г. Меньшикова	ст. Косулино.	—	100	200.000 п.
канатный				
г. Ходовой	Екатеринбургъ.	—	20	—
Каменноугольныя копи				
у деревни Броды	—	90	—	300.000 п.
Мельница для перемола мрамора				
Рымшевича	д. Донокъ.	30	—	50.000 п.
Кустарныя заведенія:				
въ Бобровской и Нижне-Исетской волостяхъ для выдѣлки экипа- жей, колесъ и разныхъ желѣз- ныхъ издѣлій и кирпича . . .	—	—	—	100.000 п.

Всѣ эти предпріятія, вообще, существеннымъ образомъ заинтересованы въ проведеніи желѣзнодорожнаго пути, такъ какъ несутъ большія переплаты при полученіи сырья и вывозѣ продуктовъ гужемъ.

Въ частности, крупчатныя мукомольныя мельницы зерно для перемола получаютъ по расположенному рядомъ съ р. Исетью, въ нѣкоторомъ отъ нея разстояніи, доходящемъ до 7 верстъ, земскому тракту путемъ гужевой перевозки.

Главные зерновые рынки, съ которыхъ поступаетъ зерно, суть: Каменскій заводъ (ст. Синарская), село Катайское, расположенное въ 45 верстахъ отъ ст. Синарской, и г. Шадринскъ даютъ всѣ вмѣстѣ 7—9 миллионѣвъ пудовъ въ годъ.

Стоимость гужевой перевозки зерна на мельницы колеблется въ зависимости отъ разстоянія до нихъ: изъ Каменскаго завода отъ 1 до 8 коп., изъ с. Катайскаго отъ 4 до 10 коп. и изъ г. Шадринска отъ 7 до 14 коп. за пудъ.

Остальное недостающее для своего перемола количество зерна мельницы получаютъ съ Сибирской жел. дор. частью окружнымъ путемъ черезъ Челябинскъ-Екатеринбургъ и нынѣ съ открытіемъ Тюмень-Омской ж. д. часть хлѣба будутъ получать съ района этой дороги.

Въ отношеніи полученія зерна мельницы, какъ видно изъ только что сказаннаго, находятся въ очень неблагопріятномъ положеніи: при доставкѣ зерна гужемъ оно обходится значительно дороже, чѣмъ обошлось-бы при перевозкѣ по желѣзной дорогѣ; при полученіи же сибирскаго зерна стоимость его увеличиваютъ лишніе расходы въ размѣрѣ 5—8 коп. на пудъ на переплату тарифа за излишній пробѣгъ отъ ст. Екатеринбургъ по Тюменской дорогѣ къ мельницамъ.

Пониженіе, если не совершенное уничтоженіе, этихъ лишніхъ расходовъ необходимо не только въ интересахъ мукомольной промышленности, но и въ интересахъ всего уральскаго горнозаводскаго населенія, питающагося почти исключительно мукой мельницъ Исетскаго района, которому (населенію) въ концѣ концовъ приходится оплачивать эти лишніе расходы.

Особенно въ невыгодныхъ условіяхъ какъ въ урожайные, такъ одинаково и въ неурожайные годы, находятся мельницы, тяготящія къ отдаленнымъ отъ Екатеринбургъ станціямъ линіи Екатеринбургъ—Тюмень.

Въ первомъ случаѣ мельницы эти, пользуясь исключительно мѣстной русской пшеницей, лишены возможности, благодаря дальнему заводу, пользоваться сибирскими и акмолинскими степными переродами и бѣлотурками, значительно повышающими качество вырабатываемаго изъ нихъ продукта, а, слѣдовательно, лишены возможности совершенствовать свое производство, улучшая качество продукта, и поэтому должны отставать отъ своихъ конкурентовъ—самарскихъ и казанскихъ мукомоловъ.

Въ случаѣ же мѣстнаго неурожая въ Камышловскомъ и Шадринскомъ уѣздахъ, эти мельницы волей неволей должны пользоваться привознымъ черезъ Челябинскъ и Екатеринбургъ зерномъ и оплачивать его двойной пробѣгъ по Тюменской линіи и подвозку до мельницъ, отстоящихъ иногда на 30 верстъ отъ станціи ж. д.

Это обстоятельство, во первыхъ, удорожаетъ продуктъ, а во вторыхъ, дѣлаетъ невозможной конкуренцію съ мельницами, находящимися вблизи Екатеринбургъ.

Являясь благопріятнымъ факторомъ для промышленности Исетскаго района, линія

Екатеринбургъ-Самарская въ тоже время подниметъ экономическое значеніе Синарско-Шадринской ж. д. Безъ желѣзнодорожнаго пути отъ Екатеринбурга до Синарской линія Синарская-Шадринскъ, имѣющая только мѣстное значеніе, не вполне отвѣчаетъ краевымъ экономическимъ интересамъ, т. к. не обслуживаетъ нужды близъ лежащаго громаднаго промышленнаго района, какимъ является Исетскій.

Напримѣръ, хлѣбъ изъ Каменскаго завода, с. Катайскаго и изъ г. Шадринска въ въ количествѣ до 9 мил. пудовъ подвозится на Исетскія мельницы по прежнему гужемъ, ибо перевозка его по ж. д. до ст. Синарская съ перегрузкой здѣсь на возчиковъ для развозки по мельницамъ обходится не дешевле гужевой перевозки.

Слѣдовательно, путь Синарская - Екатеринбургъ имѣетъ важное мѣстное экономическое значеніе не только самъ по себѣ, но и для линіи Синарская-Шадринскъ.

Обслуживая нужды промышленныхъ предприятий Исетскаго района, проектируемая линія одновременно будетъ обслуживать и нужды сельско-хозяйственной и кустарно-промышленной жизни расположенныхъ по направленію пути и тяготеющихъ къ нему сель, деревень и заводовъ и, какъ тяготеющая къ подъѣздному пути Синарская—Новая деревня дастъ выходъ багарякскимъ руднымъ богатствамъ на заводы Урала болѣе кратчайшимъ путемъ.

Крупная и сейчасъ промышленность Исетскаго района несомнѣнно еще болѣе увеличится съ проведеніемъ по нему желѣзной дороги: существующія промышленныя предприятия расширятъ свои производительныя рамки и возникнетъ, благодаря благопріятнымъ условіямъ, рядъ новыхъ предприятий.

Значительно расширится эксплуатація залежей полезныхъ ископаемыхъ, для разработки которыхъ теперь встрѣчается непреодолимое препятствіе въ видѣ отсутствія удобныхъ дешевыхъ путей сообщенія.

Желѣзодѣлательные заводы (Нижне-Исетскій, Сысертскій и Ильинскій) разовьютъ свою производительность, какъ и другія существующія предприятия.

Есть основаніе ожидать возникновенія въ Исетскомъ районѣ передѣльныхъ чугуно-литейныхъ и желѣзодѣлательныхъ заводовъ, а также заводовъ по изготовленію сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій. Для развитія горнозаводской промышленности Исетскій районъ съ проведеніемъ пути будетъ представлять собою вообще благодатныя условія, имѣя даровую двигательную силу.

Оживится также сельско-хозяйственная и кустарно-промышленная жизнь района. Желѣзнодорожная линія устранитъ затрудненія при сбытѣ продуктовъ сельскаго хозяйства и кустарничества и, открывъ дорогу на рынокъ, предоставитъ населенію болѣе выгодно реализовать продукты, а это обстоятельство, въ свою очередь, улучшивъ благосостояніе населенія, дастъ ему возможность увеличить свою производительность путемъ перехода къ интенсивному хозяйству, при которомъ населеніе будетъ менѣе подвержено вліянію неурожая и не потребуетъ со стороны правительства усиленныхъ продовольственныхъ мѣропріятій. Все это вмѣстѣ взятое увеличитъ вывозъ продуктовъ сельскаго хозяйства и кустарничества, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличится и ввозъ грузовъ для населенія, покупательная способность котораго поднимется.

Особенно увеличить грузооборотъ проектируемой линіи мукомольная промышленность. Рѣка Исетъ представляетъ вполне благопріят-

ную почву для расширения этой промышленности.

При минимальном расходе 5 куб. метров в секунду, Исеть на своем стоверстном протяжении до Синарской имеет падения 100 метров; следовательно, она несет в себя на этом пространстве $5000 \times 100 : 75 = 6000$ лошадиных сил. Использовано же не более $\frac{1}{3}$ этого количества сил; из остальных $\frac{2}{3}$ — запаса движущей силы воды — небольшая часть расходуется на мелкие раструсные мельницы, с весьма несовершенными двигателями, но значительная часть остается неиспользованной. С осуществлением проектируемой линии вся даровая движущая сила будет применена: маленькие раструсные мельницы постепенно преобразуются в крупные предприятия, мельницы, не работающие в данное время за невыгодностью условий, возобновят свое действие, сгоревшие мельницы снова возникнут и откроют свою деятельность. Можно с уверенностью предполагать, что мукомольная промышленность Исетского района при наличии железнодорожного пути увеличится по меньшей мере вдвое.

Торгово-промышленное и экономическое положение района всей линии.

В трудах г. Л. К. Чермака, командированного в район для ознакомления с экономическим положением края, которые в настоящее время уже следует считать устаревшими, имеется подробное описание по каждой из главнейших отраслей торгово-промышленной деятельности края, каковое описание целиком и легло в основание следующих строк.

Хлебное дело

Одной из крупнейших отраслей торгово-промышленной деятельности населения района линии Екатеринбург — Курганской железной дороги, является хлебное дело, распадающееся на производство зерна и торговлю им и на производство муки и торговлю ею.

Торговля зерновым хлебом сосредоточивается, главным образом, в трех пунктах: с. Катайском, г. Шадринск и завод Каменском. Годовое количество зерна, каждого из этих рынков исчисляется миллионами пудов. Но в район есть еще несколько пунктов, играющих второстепенную роль, количество зернового хлеба на каждом из которых исчисляется лишь сотнями тысяч пудов. Таковы села: Каргапольское, Мухомское, Песчанское, Чашинское и некоторые другие.

Район тяготения хлебных грузов к Шадринску хлеботорговцами определяется так: к северу — волости: Ольховская, Иванищевская, Канашская, Водениковская, Кривская; к востоку — Крестовская, Ичкинская, Кондинская, Мухомская, Терсютская, Брилинская и часть Шатровской волости — три последние волости Ялуторовского уезда — и Казылбаевская; к югу — Баршевская, Осиновская, Каргопольская, Бакланская, Усть-Янская, часть Окуневской, Челябинского уезда, Воскресенская, Батуринская, Макаровская и часть Солтосарайской, Курганского уезда; к западу — Красномыльская, Блюйская, Сухринская, Замараевская, Крутихинская, Уксянская и Новопетровловская.

По собранным на месте сведениям, на Шадринском рынке было закуплено зерна: в 1906 году свыше 4337 тыс. пудов и в 1907 году около 3475 тыс. пудов. Из этого количества следует отнести: на счет овса 300 тыс. пуд. и ржи 200 тыс. пуд., все же остальное количество хлеба составляет пшеница.

Шадринский район, как уже сказано, служит, главным образом, крупчатной промышленности Исети. Отправка зерна на мельницы из Шадринска производится гужем в течение всего года, кроме времени распутицы, но наиболее оживленный вывоз приходится

на зимніе мѣсяцы, что объясняется условіями подвоза хлѣба на рынокъ и временемъ его наибольшаго оживленія.

Желѣзнодорожной подвозкой въ настоящее время могутъ пользоваться только мельницы, расположенныя въ г. Екатеринбургѣ, остальные же по прежнему перевозятъ хлѣбъ гужемъ, ибо перевозка по желѣзной дорогѣ связана для нихъ съ перегрузкой.

Село Катайское, какъ хлѣбный рынокъ, нынѣ главный въ районѣ, началъ развиваться параллельно развитію крупчатнаго производства по р. Исети, чему способствовало самое его положеніе почти на границѣ между двумя районами—райономъ производства пшеницы и райономъ ея переработки на Исетскихъ мельницахъ—и на большомъ трактовомъ пути.

Рынокъ, съ котораго стягивается пшеница въ с. Катайское, можно опредѣлить приблизительно радіусомъ верстъ въ 60 кругомъ: всѣ волости, лежащія въ этихъ предѣлахъ, излишки своего хлѣба везутъ частью сюда, частью въ Каменскій заводъ, отстоящій отъ с. Катайскаго на 43 версты.

Почти всѣ крупчатники по Исети или ихъ комиссіонеры имѣютъ въ Катайскѣ свои такъ называемыя «ограды», гдѣ находятся амбары для ссыпки закупаемаго хлѣба, вѣсы для его взвѣшиванія и проч. Крупныхъ фирмъ въ селѣ Катайскомъ, имѣющихъ свои ограды, насчитывается 13.

Общее количество закупаемаго крупными фирмами хлѣба выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1905 г. въ 13 «оградахъ» было куплено для заводовъ пшеницы 4466 тыс. пуд., при чемъ на отдѣльную фирму приходилось отъ 35 до 600 тыс. пуд., въ 1906 году—въ 12 «оградахъ»—3665 тыс. пуд., при колебаніяхъ на «ограду» отъ 50 до 570 тыс. пуд., въ 1907 году уже въ 11 «оградахъ» было за-

куплено только 2573 тыс. пуд., при чемъ минимальная закупка выразилась въ 30 тыс. пуд. на «ограду», а максимальная—500 тыс. пуд. Если къ каждой изъ этихъ трехъ суммарныхъ цифръ прибавить тыс. 300, приходящихся на долю лавочниковъ въ годъ, то получаются цифры, выражающія емкость Катайскаго рынка за послѣдніе три года (свѣдѣнія эти собирались въ 1908 году).

Эти цифры указываютъ на постепенное сокращеніе хлѣбнаго рынка въ с. Катайскомъ. Мѣстные хлѣботорговцы утверждаютъ, что количество хлѣба, подвозимаго въ Катайскъ, за послѣдніе 10—12 лѣтъ сократилось вчетверо.

Объясненіе этому явленію они видятъ въ двухъ фактахъ: въ томъ вліяніи, которое, несомнѣнно, было оказано, и заставляетъ устоять и теперь, на всю постановку хлѣбнаго дѣла въ Западной Сибири—Сибирская ж. д., совершенно перестроившая прежнія взаимоотношенія различныхъ хлѣбныхъ центровъ, убивъ одни хлѣбные рынки и вызвавъ къ жизни другіе, новые.

Другая причина болѣе частнаго характера и, во всякомъ случаѣ, болѣе близкая Катайску,—это возникновеніе новаго хлѣбнаго рынка—въ Каменскомъ заводѣ, отстоящемъ всего въ 2-хъ верстахъ отъ ст. Синарской.

Открытіе движенія по вѣтви Синарская-Богдановичъ послужило новымъ и значительнымъ толчкомъ къ упадку Катайскаго хлѣбнаго рынка.

Нынѣ, съ открытіемъ движенія по линіи Синарская—Шадринскъ, Катайскій хлѣбный рынокъ вновь возродился.

Организація хлѣбной торговли въ Каменскомъ заводѣ—таже, что и въ Шадринскѣ, и въ с. Катайскомъ. Скупкой хлѣба въ боль-

шихъ количествахъ для исетскихъ мельницъ занимаются нѣсколько лицъ. По словамъ этихъ лицъ, было закуплено въ 1905 году—1.446 тыс. пуд. пшеницы, въ 1906 г.—1.277 т. пуд. и въ 1907 г.—1.304 тыс. пуд.

Вывоза хлѣба изъ района за предѣлы Исетскихъ мельницъ не наблюдалось вовсе. Только послѣдній годъ, съ постройкой Шадринской вѣтки, появился вывозной хлѣбъ. Это объясняется тѣмъ, что мѣстные хлѣбные рынки не въ состояніи обслуживать даже одинъ Исетскій районъ, для котораго около третьей части перерабатываемаго крупчатными заводами хлѣба доставляется помимо мѣстныхъ районовъ, главнымъ образомъ, съ Сибирской ж. д. изъ Алтайскаго Округа, изъ Петропавловскаго и Акмолинскаго уѣздовъ, Степного края, изъ Троицкаго и Челябинскаго уѣздовъ, Оренбургской губ. На образовавшіяся въ послѣдніе годы хлѣбные рынки: Зырянскій, Верхъ-Теченскій и Мѣхонскій было подвезено въ 1907 г. около 800 тыс. пуд. различнаго хлѣба.

Маслодѣліе.

Курганъ является центральнымъ пунктомъ артельного маслодѣлія. Здѣсь зародились, благодаря стараніямъ А. М. Балакшина, первыя кооперации по выработкѣ масла и отсюда, благодаря, главнымъ образомъ, его пропагандѣ, идея артельного маслодѣлія широко распространилась по всему району маслодѣлія. Судя по свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ въ обзорѣхъ Тобольской губ. за 1905 и 1906 г. г., въ пяти уѣздахъ общее число заводовъ за годъ увеличилось съ 705 до 825, или на 17%, въ томъ числѣ число частныхъ заводовъ увеличилось съ 470 до 471 и число кооперативныхъ съ 235 до 354. Изъ сотни заводовъ на частные приходилось въ 1905 г. 67 заводовъ и въ 1906 г. всего 57. Особенно рѣзко торжество кооперативнаго маслодѣлія сказывается въ Курганскомъ уѣздѣ, въ которомъ коопера-

Значеніе г. Кургана.

тивные заводы въ 1906 г. составляли уже болѣе половины общаго числа заводовъ. Выше говорилось о Курганѣ, какъ о центрѣ маслодѣлія. И дѣйствительно Курганъ является такимъ центромъ для всего западнаго участка Сибирской дороги отъ Челябинска до Омска. Такое центральное мѣсто Курганъ занялъ не потому, что онъ находится въ географическомъ центрѣ района, въ этомъ отношеніи онъ находится скорѣе ближе къ западной границѣ его, а отчасти потому, что здѣсь началось и отсюда распространилось маслодѣліе, главнымъ же образомъ потому, что въ Курганѣ производитель масла поставленъ въ лучшія условія по сбыту своего продукта сравнительно съ прочими пунктами скупки масла. Здѣсь благодаря, повидимому, широкой постановкѣ кооперативнаго дѣла по производству и сбыту масла, производитель масла получаетъ наивысшую цѣну за масло, здѣсь онъ можетъ быть спокоенъ за счетъ обмѣра и обвѣса, здѣсь онъ можетъ получить по возможно низкой цѣнѣ различныя вещи, необходимыя ему въ хозяйственномъ и домашнемъ обиходѣ. Всѣ эти условія влекутъ за собою то, что производители масла, особенно крестьянскія кооперации, минуя ближе лежащіе Петропавловскъ и Омскъ, везутъ свое масло въ Курганъ, предпочитая дѣлать лишнюю сотню верстъ гужемъ и переплачивать на доставкѣ. Въ результатѣ изъ 34 волостей Ялуторовскаго уѣзда, въ Курганъ везутъ свое масло 28 волостей, т. е. всѣ, въ которыхъ производится масло. Изъ 22 волостей Ишимскаго уѣзда 14 отправляютъ только въ Курганъ. Изъ Тюкалинскаго и даже Троицкаго уѣздовъ везутъ также въ Курганъ. Въ Екатеринбургскомъ уѣздѣ, по отчетамъ земскихъ инструкторовъ маслодѣлія, въ обследованной части уѣзда всего 9 маслодѣльныхъ заводовъ. Четыре изъ нихъ находятся въ с. Метлинскомъ, одинъ въ с. Полдневскомъ и одинъ въ имѣніи землевладѣльца въ

Маслодѣліе въ Шадринскомъ районѣ.

Куяшской вол., одинъ въ Коневской волости и одинъ въ Воскресенской. Изъ этого числа три завода не работаютъ, о производительности двухъ нѣтъ данныхъ за отказомъ владѣльцевъ сообщить таковыя и только по тремъ имѣются свѣдѣнія, позволяющія судить какъ о производительности, такъ и о постановкѣ дѣла вообще. На этихъ трехъ заводахъ было переработано въ 1907 году 11.3 тыс. пуд. молока и получено 647 тыс. масла. Масло вывозилось на Екатеринбургъ и Челябинскъ.

Изъ 27 маслодѣльныхъ заводовъ Камышловскаго у. только два находятся въ предѣлахъ района проектируемой линіи: въ с. Шубинскомъ, Красновской вол., заводъ Горскаго, переработавшій въ 1907 г. 1.500 пуд. молока и выпустившій 68 пуд. масла, и въ с. Мартыновскомъ, Тамакульской волости, заводъ принадлежащій товариществу изъ трехъ лицъ. О производительности этого завода данныхъ нѣтъ. Масло вывозилось на Екатеринбургъ. Нѣсколько иную картину даетъ Шадринскій уѣздъ, въ которомъ 34 завода, изъ нихъ 14 артельныхъ, 6—принадлежащихъ товариществамъ и 14 частновладѣльческихъ. Всѣми этими заводами въ 1907 г. было переработано 462 т. п. молока и выпущено 21 т. п. масла. Артельные заводы переработали 323, 8 т. п. молока и получили 14,8 т. п. масла. Молоко вывозилось на Сибирскую ж. д. По Челябинскому уѣзду имѣются свѣдѣнія только о 4 заводахъ, изъ которыхъ два переработали въ прошломъ году свыше 8 т. п. молока и получили 475 п. масла. Всего, слѣдовательно, въ районѣ зарегистрировано 72 маслодѣльныхъ завода, изъ которыхъ относительно 64 имѣются данные о производительности. Последняя выражается въ 76.6 на пуд. масла. Почти все масло идетъ на ст. Курганъ. Въ обследованныхъ 9 волостяхъ Курганскаго у. имѣются только кооперативныя маслодѣльни, которыхъ здѣсь

21 съ общей производительностью въ 52.5 т. п. масла.

Сѣмя льняное.

Сѣмя—льняное и конопляное—скупается на тѣхъ же ярмаркахъ, гдѣ ленъ и кудель, и отправляется въ Петербургъ и Новый Портъ для экспорта за границу. Сѣмянное дѣло—старинное дѣло Шадринска. Годовое количество сѣмени на Шадринскомъ рынкѣ превышаетъ 600 тыс. пуд.

Мясо.

Главнымъ мяснымъ рынкомъ района служить Далматовъ, на зимней ярмаркѣ котораго сосредоточивается мяса значительное количество (свыше 60 тыс. пуд.).

Скупается мясо какъ мѣстными крупными мясоторговцами, такъ и пріѣзжими изъ Москвы и Петербурга, но, главнымъ образомъ, торговцами съ уральскихъ горныхъ заводовъ.

Далматовъ—не единственный пунктъ, куда доставляется мясо: оно составляетъ видную статью торговыхъ операцій и на другихъ зимнихъ ярмаркахъ—въ Курганѣ и въ Челябинскомъ и Шадринскомъ уѣздахъ. Общее количество вывозимаго изъ района мяса мѣстные мясоторговцы опредѣляютъ въ 350—400 тыс. пудовъ.

Свинина.

Кромѣ скотскаго мяса, изъ района вывозится также и мясо свиное. Для Шадринскаго района вывозъ этого продукта дѣло довольно давнее, но только съ открытіемъ движенія по Сибирской ж. д. оно начало быстро развиваться. Измѣнилось и самое назначеніе свиноводство, а вмѣстѣ съ тѣмъ и его характеръ въ краѣ. Ранѣе свиней держали, имѣя въ виду главнымъ образомъ щетину и сало: мясо шло лишь для мѣстнаго потребленія, на мѣстѣ же вытапливалось и сало, отправлявшееся затѣмъ на стеариновые заводы Екатеринбурга и Казани. Теперь же на первомъ планѣ стоитъ

вывозъ свиныхъ тушъ. Прежде держали только мелкую, такъ называемую русскую свинью, теперь-же стараются разводить свиней разныхъ породъ, главнымъ же образомъ іокширскихъ, требуемыхъ рынкомъ.

Отправка свиныхъ тушъ производится главнымъ образомъ въ Москву и Петербургъ и частью въ Екатеринбургъ для развозки по уральскимъ заводамъ.

Всего изъ района отправляется свиныхъ тушъ болѣе 500 вагоновъ.

Ленъ и кудель.

Кудельное дѣло—старинное дѣло района и въ частности Шадринска. Скупка этого товара въ районѣ производится радиусомъ верстъ на 400 отъ Шадринска.

Товаръ этотъ крупными партіями закупается Шадринскими фирмами на ярмаркахъ: въ Ишимѣ, Курганѣ, въ Челябинскомъ уѣздѣ, въ с.с. Введенскомъ, Куртамышѣ, Вознесенскомъ и др.

Въ 1909 г. въ Шадринскѣ поставлена прядильно-ткацкая фабрика Бутакова. Она рассчитана на 5 такъ называемыхъ системъ, выработка каждой изъ которыхъ достигаетъ 15 тыс. пуд. въ годъ, что дастъ на всю фабрику до 75 тыс. пуд. кудели въ годъ.

Всего въ Шадринскѣ собирается до 400 тыс. пуд. кудели, въ томъ числѣ около 100 тыс. пуд., идущихъ на Екатеринбургскія фабрики Макарова и Жирякова. Кромѣ кудели, т. е. льняного очеса, получаемой при ручной обработкѣ волокна, тутъ-же, на тѣхъ-же ярмаркахъ, скупается и самый ленъ, количество котораго доходитъ до 150 тыс. пуд. въ годъ. На фабрику Бутаковыхъ поставлено четыре такъ называемыхъ «чекъ—машины» для очистки льна, годовая переработка котораго не менѣе 30 тыс. пуд.

Кожи сырья.

Скупка сырыхъ кожъ для вывозки за предѣлы района—въ Казань, Вятку и Ниж-

ній-Новгородъ на ярмарку—давнее дѣло Шадринска. Кожи, скупаемыя на ярмаркахъ, далеко не всѣ вывозятся на сторону изъ района, часть ихъ поступаетъ на мѣстные кожевенные заводы, число которыхъ, по даннымъ земства, въ одномъ Шадринскомъ уѣздѣ достигаетъ 108, считая въ томъ числѣ и самыя мелкія кустарныя заведенія. Главныхъ фирмъ въ Шадринскѣ по покупкѣ кожи одиннадцать. Ими закупается не менѣе 250 тыс. кожъ, каждая въсомъ въ среднемъ отъ 1 до 1½ и даже 2 пуда.

Вывозка кожъ производится по направлению на западъ для переработки ихъ на кожевенныхъ заводахъ Пермской и Вятской губерній.

Кожи выдѣланные.

Главнымъ пунктомъ выдѣлки кожъ—дубленыхъ и сыромятныхъ—въ районѣ нужно считать Канашскую волость, состоящую изъ одного селенія Канаша, въ которомъ на 545 хозяйствъ приходится только обложенныхъ земствомъ оцѣночнымъ сборомъ около 120 кожевенныхъ заведеній, т. е. болѣе крупныхъ, т. к. мелкіе не облагаются. Въ среднемъ на каждое крупное заведеніе, а такихъ не менѣе 50, нужно считать тысячъ 6—7 кожъ на каждое, на всю же волость—не менѣе 400 тыс. кожъ.

Другимъ крупнымъ кожевеннымъ пунктомъ района является с. Иванищевское, той-же волости, отстоящее въ 4 верстахъ отъ Канашей. Здѣсь не менѣе 50 хозяевъ занято выдѣлкой кожъ, преимущественно на сыромять. Есть заведенія, изъ которыхъ каждое вырабатываетъ отъ 5 до 10 тыс. кожъ. Всего въ Иванищевскомъ селѣ вырабатывается не менѣе 200 тыс. кожъ въ годъ.

Въ 2-хъ верстахъ отъ Канашей расположена д. Матцева, Кривской волости, въ которой вырабатывается въ годъ тысячъ 20 кожъ, въ

6 верстах—село Дряновское, вырабатывающее тысячъ 10 кожъ и т. д.

Выдѣлкой кожъ занимаются крестьяне и во многихъ другихъ селеніяхъ района, но тамъ это мелкая промышленность, удовлетворяющая только мѣстные потребности въ кожевенномъ товарѣ и очень немного выкупается его на сторону, на вывозъ. Определить все количество перерабатываемыхъ въ предѣлахъ района кожъ, хотя-бы въ самыхъ общихъ цифрахъ, не представляется возможнымъ, за отсутствіемъ какого либо учета мѣстныхъ кустарныхъ промысловъ и ихъ производительности.

Кромѣ выдѣлки кожъ на обувь и сыромять, до 50 хозяевъ въ с. Канашахъ занято выдѣлкой плохихъ овчинъ, негодныхъ для мѣха, телячьихъ и жеребьихъ шкурокъ, не годныхъ для сапожнаго товара, на дубленую кожу для хомутовъ. Этотъ особый промыселъ вырабатываетъ отъ 300 до 400 тыс. овчинъ.

Для обработки кожи скупаются въ Курганскомъ, Ишимскомъ, Петропавловскомъ уѣздахъ, въ Звѣриноголовской и Прѣсногорьковской станицахъ, на Ивано-Крестовской ярмаркѣ, на ярмаркахъ въ Маслянскѣ, Шадринскѣ и др.

Выдѣлывается въ районѣ различный кожевенный товаръ: юфть черная и бѣлая, конина и проч., подошвы, овчина дубленая и сыромятная. Сыромять выдѣлывается также изъ яловой и конской кожи.

Вѣсь выдѣланной кожи: подошвы такъ называемой «подуваль»—100 кожъ отъ 60 до 80 пуд., конина и юфть—30—40 пуд. сотня. Сыромять мало отличается по вѣсу отъ выдѣланной сухой кожи: пудовъ 50—60 въ сотнѣ.

Мѣстомъ сбыта подошвы служитъ главнымъ образомъ Сибирь и степной край; сы-

ромяти—Екатеринбургъ, Невьянскъ, Петропавловскъ, Омскъ. Юфть преимущественно перерабатывается на мѣстѣ на обувь, точно такъ же, какъ на мѣстѣ выдѣланные овчины, на мѣстѣ же идутъ на выдѣлку подхомутниковъ. Часть, впрочемъ, и того, и другого товара вывозится и за предѣлы района—въ Тобольскую и Томскую губерніи, въ Кунгуръ и даже на Нижегородскую ярмарку.

Кожевенное производство въ районѣ вызвало не только подвозъ сырья для обработки, но и другихъ матеріаловъ, при помощи которыхъ обработка производится: извести, соды, дубовой коры, ржаной муки (для сыромятки) и проч.

О количествѣ этихъ матеріаловъ, потребляемыхъ въ кожевенномъ производствѣ района, можно судить, по такимъ общимъ даннымъ: расходъ извести отъ 12 до 15 пуд. на сотню кожъ.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ и, главнымъ образомъ, Сибирской отразилось на кожевенномъ производствѣ весьма сильно, именно, въ сторону его развитія.

Прежде производство имѣло въ виду только мѣстный районъ, теперь же главная цѣль—рынокъ дальній, связанный съ райономъ производства желѣзными дорогами: Томскъ, Красноярскъ, Иркутскъ—въ одну сторону, Пермь, Вятка, Нижній-Новгородъ—въ другую. Проведеніе линіи Екатеринбургъ—Курганъ, несомнѣнно, явилось-бы для него новымъ толчкомъ въ томъ-же направленіи.

Въ непосредственной связи съ широкимъ развитіемъ въ районѣ кожевеннаго производства находятся и два другихъ кустарныхъ промысла: чеботарный и шорный.

Чеботарное дѣло

Центромъ чеботарнаго промысла служитъ село Сосновское, Иванищевской волости, гдѣ

больше всего изготавливается кожаной обуви. Затѣмъ село Иванищево, деревни: Груздова и Малый-Беркутъ, той же волости. Во всѣхъ этихъ селеніяхъ не менѣе половины всѣхъ домохозяевъ заняты чеботарнымъ дѣломъ, въ селѣ же Сосновскомъ только 10 семей изыскиваютъ себѣ средства къ жизни внѣ этого главнаго занятія всѣхъ жителей села. Сотни чеботарей—въ с. Канашиномъ и въ Кривцовской волости. Не мало ихъ разсѣяно и по другимъ деревнямъ района. Въ одномъ только с. Сосновскомъ мѣстными чеботарями изготавливается свыше 50 тыс. паръ сапогъ. Изготовленная обувь сбывается на болѣе крупныхъ мѣстныхъ ярмаркахъ и, главнымъ образомъ, на Крестовско-Ивановской, а затѣмъ на Ирбитской и Курганской, не мало также ея идетъ непосредственно на Томскъ, Красноярскъ, Иркутскъ, гдѣ на сосновскую обувь существуетъ значительный спросъ.

Въ Сибири сосновская, какъ и вообще кожаная обувь Шадринскаго района, извѣстна подъ именемъ Канашинской—отъ с. Канаши, другого крупнаго пункта чеботарнаго промысла.

Работаютъ почти исключительно крестьянскій, или промысловый сапогъ и женскія ботинки грубой работы, но кромѣ сапогъ и женскихъ ботинокъ, не мало изготавливается, такъ называемыхъ «бродней» и женскихъ «обутковъ».

Какое количество всей кожаной обуви изготавливается въ Шадринскомъ районѣ и расходуется изъ него по Сибири, сказать весьма затруднительно, такъ какъ никакихъ обследованій промысловой дѣятельности района никѣмъ не производилось, болѣе же раннія работы этого рода и сильно устарѣли и не даютъ сколько нибудь точныхъ свѣдѣній; несомнѣнно лишь одно: чеботарное дѣло, какъ и кожевенное, съ которымъ оно такъ тѣсно связано, въ рассматриваемомъ районѣ—старинное

дѣло края. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ, особенно же Сибирской, оказало огромное вліяніе на развитіе чеботарнаго промысла въ краѣ. Въ послѣдніе годы сосновско-канашскіе кустари-чеботари завязали прочныя сношенія съ различными сибирскими городами, куда они поставляютъ свои произведенія.

Шорное дѣло

Какъ чеботарный промыселъ находится въ непосредственной связи съ выдѣлкой въ районѣ дубленыхъ кожъ, такъ точно шорное дѣло тѣсно связано съ производствомъ сыромятной кожи. Село Иванищево является центромъ производства сыромяти, служитъ въ то же время и центромъ шорничества, которое въ другихъ селеніяхъ, имѣющихъ отношеніе къ разнообразной выдѣлкѣ кожъ и ихъ затѣмъ переработкѣ на обувь или упряжь, уже развито значительно слабѣе.

Въ с. Иванищевскомъ кустари-шорники сбрую шьютъ, главнымъ образомъ, изъ сыромяти, тутъ же, въ селѣ, изготавливаемой. Нѣкоторые хозяева наиболѣе крупныхъ шорныхъ мастерскихъ являются въ то же время и хозяевами сыромятныхъ заведеній, шорныя мастерскія для которыхъ служатъ какъ бы необходимымъ дополненіемъ. Часть сыромяти, перерабатываемой Иванищевскими шорниками, получается и изъ с. Канашинскаго, гдѣ шорно-сыромятное дѣло также развито, но уже гораздо слабѣе, чѣмъ въ Иванищевѣ.

Иванищевская сбруя распространена по всей Сибири и кустари работаютъ, главнымъ образомъ, по заказамъ, получаемымъ ими изъ Петропавловска, Омска, Барнаула, Томска, Красноярска, но больше всего изъ Иркутска.

Выдѣлкой сыромяти въ селѣ Иванищевѣ занимается около 30 семей, онѣ же, главнымъ образомъ, являются и лицами, самостоятельно ведущими шорное дѣло. Большинство же кустарей находится отъ нихъ въ зависимости,

работая на нихъ сдѣльно или же въ ихъ же мастерскихъ. Производительность всѣхъ Иванищевскихъ шорниковъ колеблется отъ 17 до 22 тыс. кожъ въ годъ.

Въ с. Канашахъ не менѣе 25 семей, раздающихъ работу на сторону и имѣющихъ свои мастерскія. Хорошо оборудованныхъ мастерскихъ 10—12.

Общіе размѣры шорнаго производства столь же трудно, за отсутствіемъ специальныхъ изслѣдованій и вообще сколько нибудь полныхъ свѣдѣній, опредѣлить, какъ и общіе размѣры сыромятнаго или кожевенно-сапожнаго производства. Несомнѣнно лишь одно: вся мѣстной выдѣлки сыромять перерабатывается на шорный товаръ, наибольшая доля котораго вывозится въ Сибирь. Съ рынками Европейской Россіи прочныя отношенія еще не завязались.

Кромѣ главнаго матеріала промысла сыромяти, шорное дѣло требуетъ еще различные металлическіе и деревянные предметы: удила, кольца и т. п., а также хомутовые клещи, деревянные части сѣдѣлокъ и т. п. Удила кустари получаютъ, главнымъ образомъ, изъ Ярославля. Такъ называемый «приборъ» къ сбруѣ: мѣдныя бляхи, кольца и проч.—изъ Ярославля же, но, главнымъ образомъ, изъ Москвы и Нижняго. Клещи деревянные худшаго качества—изъ Тюмени и Камышлова, болѣе дорогіе—изъ Москвы.

Р С Т Ь.

Въ общей торгово-промышленной дѣятельности района занимаютъ довольно видное мѣсто операціи съ шерстью.

На мѣстный рынокъ поступаетъ шерсть яловая (коровья), конская, отчасти верблюжья и овечья. Въ Иванищевской и Канашской волостяхъ, Шадринскаго уѣзда, гдѣ сосредоточено кожевенное производство, получаютъ значительныя количества шерсти, которая на

мѣстѣ-же поступаетъ въ переработку въ пимокатныхъ мастерскихъ, расходится по другимъ пунктамъ пимокатнаго производства или же попадаетъ въ Шадринскъ, главное мѣсто скупки шерсти въ районѣ, или-же, наконецъ, вывозится въ Екатеринбургъ. Мѣстные шерстяники такъ опредѣляютъ расходъ этой шерсти: около $\frac{1}{2}$ ея идетъ на г. Шадринскъ, остальная распределяется приблизительно поровну между пимокатными заведеніями на мѣстѣ и вывозомъ въ Екатеринбургъ. Бѣлая шерсть, наиболѣе цѣнная, почти вся вывозится на Нижегородскую ярмарку. Красная яловая, конская и верблюжья поступаютъ на рынокъ въ смѣшанномъ видѣ: на 1 пудъ шерсти идетъ около 30 фунтовъ яловой и конской и около 10 ф. верблюжьей. Смѣшиваніе шерсти производится на особыхъ станкахъ, вызывается оно тѣмъ, что ни яловая, ни конская шерсть, какъ очень короткая, не годится въ чистомъ видѣ для валяльнаго производства, тогда какъ смѣшанная съ длинной волнистой шерстью, она даетъ доброкачественный валяльный матеріалъ.

Шадринскъ—главный пунктъ закупки шерсти, скупаетъ преимущественно овечью шерсть «русскую», т. е. отъ мѣстной крестьянской овцы, по ярмаркамъ въ г. Курганѣ, с.с. Бердюжемъ, Утятскомъ, Новорыбинскѣ и другимъ пунктамъ района и «ордынскую», т. е. шерсть отъ степной киргизской овцы,—въ г.г. Петропавловскѣ, Омскѣ. Движеніе закупленной шерсти происходитъ также на западъ.

О количествѣ поступающей на мѣстный шерстяной рынокъ и перерабатываемой шерсти до нѣкоторой степени можно судить, въ 1-хъ, по размѣрамъ кожевеннаго производства въ главнѣйшихъ его пунктахъ, а во 2-хъ, по пимокатному производству въ Шадринскомъ районѣ. При кожевенномъ производствѣ не мытой шерсти получается со 100 кожъ въ среднемъ: яловой шерсти отъ 8 до 10 пудовъ,

конской отъ 10 до 12 пуп., верблюжьей отъ 7 до 8 пуд. и овечьей отъ 4 до 5 пуд. Недостатокъ сколько-нибудь серьезныхъ изслѣдованій кустарной промышленности края въ прошломъ, какъ и вообще торгово-промышленной его дѣятельности лишаетъ возможности произвести даже приблизительные расчеты количества получаемой при кожевенномъ производствѣ шерсти. По отдѣльнымъ же пунктамъ можно указать такія цифры, собранныя отъ самихъ кожевниковъ: въ Канашской волости перерабатывается до 400 тыс. конскихъ и яловыхъ кожъ и отъ 300 до 400 тыс. кожъ бараньихъ, въ Иваницевской волости не мене 200 тыс. кожъ яловыхъ и конскихъ, въ д. Мальцевой и с. Дрянновскомъ, вблизи с. Канашскаго, главнаго кожевеннаго пункта—до 30 тыс. кожъ и т. д.

Сибирская ж. д. повліяла на эту отрасль промышленной дѣятельности края въ такомъ направленіи: ранѣе закупка шерсти производилась, главнымъ образомъ, въ с. Куртамышѣ, Челябинскаго уѣзда, и въ самомъ г. Челябинскѣ, съ проведеніемъ же Сибирской ж. д. эти пункты отпали отъ района, закупка-же передвинулась на востокъ—къ г.г. Кургану (русская шерсть), Петропавловску и Омску (ордынская шерсть). На размѣры же операций съ шерстью дорога оказала вліяніе въ сторону ихъ постепеннаго возрастанія и развитія.

Валеная обувь.

Главными районами пимокатнаго дѣла служатъ села: Могильное, Иваницевской вол., Коптѣлова, Ольховское, Сапожникова—Ольховской волости и др. по рѣчкѣ Ичкиной. Это цѣлый пимокатный районъ. Сосредоточеніе тутъ пимокатнаго дѣла объясняется тѣмъ, что здѣсь у крестьянъ сравнительно мало земли и худшаго качества, чѣмъ въ другихъ селеніяхъ уѣзда, что и вызвало къ жизни возникновеніе пимокатнаго производства. Другой районъ пимокатнаго производства расположенъ

въ направленіи къ Кургану, это въ селахъ: Каргопольскомъ, Житниковскомъ и нѣсколькихъ ближайшихъ къ нимъ деревняхъ. Между этими районами, главнымъ по количеству перерабатываемаго имъ матеріала, находится г. Шадринскъ, составляющій самостоятельный пимокатный районъ, которымъ вырабатывается болѣе 70 тыс. паръ валяной обуви въ годъ.

По приблизительному подсчету, общая производительность пяти пимокатныхъ волостей Шадринскаго уѣзда: Ольховской, Вознесенской, Иваницевской, Вонедиковской и Каргопольской—выразится въ 285 тыс. паръ пимовъ въ годъ. Прибавивъ къ этому количеству производительность Шадринска—70 тыс. паръ и принимая во вниманіе, что, помимо перечисленныхъ волостей, въ районѣ очень многіе крестьяне занимаются пимокатнымъ производствомъ, то общую производительность для всего района можно опредѣлить въ 400 т. паръ валянокъ, но эта цифра несомнѣнно будетъ ниже дѣйствительной. Всѣ пимовъ различный—отъ 1 фунта на пару—дѣтская обувь—до 7 фунтовъ—мужскіе большіе пимы, всѣ реднемъ, всѣ пары пимовъ—4 фун.

Птица битая и дичь.

Торговля и вывозъ битой птицы въ Европейскую Россію существуетъ въ районѣ проектируемой линіи довольно давно, но до проведенія Сиб. ж. д. экспортъ этого товара производился въ сравнительно небольшихъ размѣрахъ, т. к. гужевую доставку онъ выдерживалъ только до Казани. Болѣе же крупное значеніе этотъ видъ торгово-промышленной дѣятельности получилъ только съ открытіемъ движенія по Сиб. ж. д. Въ настоящее время главными пунктами торговыхъ операций съ этими товарами служатъ г. Шадринскъ и село Маслянинское, находящееся отъ него въ 15 верстахъ, а также г. Далматовъ.

Послѣдній имѣетъ второстепенное значеніе. Нужно указать также на волости Шад-

ринского уѣзда: Каргопольскую, Баклановскую и Мѣхонскую, откуда товаръ идетъ непосредственно на ж. д. черезъ Курганъ, минуя г. Шадринскъ. Но здѣсь дѣло находится въ рукахъ шадринскихъ предпринимателей.

Изъ Шадринска для заграничнаго рынка отправляется отъ 30 до 40 вагоновъ птицы. Изъ Мѣхонской, Каргопольской и др. волостей района отправляется не менѣе 80 вагоновъ этого товара. На внутренніе рынки изъ Шадринска отправляется отъ 45 до 50 вагоновъ. Кромѣ шадринскихъ фирмъ, немало гуся и утки отправляется скупщиками, приѣзжающими для закупки въ предѣлахъ района изъ уѣздовъ Пермскаго Предуралья, а также изъ Сибири. Ими отправляется товаръ по Сибирской и Тюменской ж. д. не менѣе 25 вагоновъ. Кромѣ домашней птицы изъ Шадринска на внутренніе рынки—въ Казань, Москву и С.-Петербургъ—вывозится отъ 50 до 60 вагоновъ битой дикой дичи.

Яичное дѣло. Яичное дѣло, какъ особая отрасль торгово-промышленной дѣятельности района, возникло съ проложеніемъ желѣзнодорожной линіи Екатеринбургъ—Тюмень, болѣе же сильное развитіе получило съ проведеніемъ Сибирской ж. д., къ которой оно въ настоящее время главнымъ образомъ и тяготеетъ.

Центральнымъ пунктомъ района въ отношеніи яичной торговли является г. Шадринскъ, гдѣ производится сортировка яицъ, ихъ укупорка и откуда они отправляются на рынки сбыта—въ Москву, Петербургъ, а оттуда за границу. Всего яицъ Шадринскъ отправляетъ отъ 130 до 135 вагоновъ въ годъ.

Перо и пухъ. Западная Сибирь съ довольно давняго времени служить мѣстомъ скупки пера и пуха для вывоза въ Европейскую Россію и за границу.

Въ районѣ проектируемой дороги главнымъ пунктомъ закупки и единственнымъ пун-

ктомъ сортировки пера и пуха служить г. Шадринскъ, жители котораго этимъ дѣломъ занимаются уже многіе десятки лѣтъ. Всего собирается въ Шадринскъ отъ 32 до 38 тысячъ пудовъ пера и пуха, поступающего туда для сортировки съ сельскихъ ярмарокъ Тюкалинскаго, Петропавловскаго, Курганскаго, Ялуторовскаго, Ишимскаго, Челябинскаго уѣздовъ, а также съ городскихъ ярмарокъ въ Ишимъ, Курганъ, Ирбитъ, Кунгуръ, Камышловъ и др.

Волось и щетина.

Для района проектируемой линіи Шадринскъ служитъ пунктомъ сборки и сортировки волоса, щетины, опоекъ и птичьихъ шкурокъ, имѣющихъ сбытъ исключительно за границу. Кромѣ Шадринска пунктомъ сборки и сортировки этихъ товаровъ служитъ Петропавловскъ по линіи Сибирской ж. д. Въ Шадринскъ идутъ щетина, волось и проч. со всей русской части западной Сибири, а въ Петропавловскъ—изъ уѣздовъ, расположенныхъ въ киргизской степи.

Въ Шадринскѣ всѣхъ фирмъ, занятыхъ операціями, съ этимъ товаромъ шестнадцать. Всего его вывозится изъ Шадринска: волоса до 45 тыс. пуд., щетины отъ 20 до 25 тыс. пуд., опоекъ около 1 миллиона пудовъ и птичьихъ шкурокъ около 25 тыс. пудовъ.

Изготовление войлока

Катаніемъ кошмы для изготовленія небольшихъ войлочковъ подъ сѣделку занимаются тѣ-же кустари, которые выдѣлываютъ пимы. Установить хотя-бы приблизительную цифру производства кошмы и потниковъ не представлялось возможнымъ, но надо полагать, что во всемъ районѣ того и другого выдѣлывается не одна сотня тысячъ. Рынкомъ сбыта пимовъ, кошмы и потниковъ служитъ вся Сибирь. Съ проведеніемъ Сибирской ж. д. пимокатное дѣло значительно расширилось.

**Овчино-шубное
дѣло.**

Въ г. Шадринскѣ насчитывается до 15 овчино-шубныхъ заведеній, съ общою производительностью до 250 тыс. шкуръ въ годъ и до 50 тыс. штукъ собачьихъ шкуръ, идущихъ на изготовленіе дешевыхъ крестьянскихъ дохъ.

Кромѣ Шадринска овчино-шубнымъ дѣломъ занимаются крестьяне деревень: Верхозиной и Кандиковой, Крестовской волости, и д. Ивачевой, Сухринской волости, съ общей производительностью до 45 тыс. шкуръ.

Кромѣ овчинъ и собачьихъ шкуръ овчино-шубными заведеніями г. Шадринска и деревенскими вырабатывается до 50 тыс. мерлушки и до 50 тыс. козлины, идущей на крестьянскія дохи. То и другое сбывается по Зауралю.

Закупка матеріала для производства происходитъ, главнымъ образомъ, по ярмаркамъ. Районъ закупокъ собачины—отъ Урала до г. Канска, а на югъ—до Троицка и Кустаная. Закупка русской овчины производится въ Тобольской и Томской губерніяхъ, а «ордынской», главнымъ образомъ, въ Петропавловскѣ. Перешитая овчина частью расходуется по уральскимъ заводамъ, но, главнымъ образомъ, идетъ на Сибирь черезъ ярмарки въ Крестахъ, въ Каменскомъ заводѣ, Далматовѣ, Челябинскѣ и др.

Шапочное дѣло.

Шапочное производство въ Шадринскѣ во всѣхъ мастерскихъ вырабатываетъ до 700 тыс. штукъ картузовъ и шапокъ въ годъ, идущихъ, главнымъ образомъ въ Сибирь.

**Салотопенное
дѣло.**

До Сибирской ж. д. въ г. Шадринскѣ скопилось свыше 400 тыс. пуд. сала топленого. Салотопень было не менѣе 20 въ самомъ городѣ. Теперь въ Шадринскѣ этимъ дѣломъ занимаются только три лица и въ с. Каргопольскомъ одинъ. Всѣми этими лицами вытапливается сала до 20 тыс. пуд. въ годъ. Такъ отразилось на мѣстномъ салотопенномъ дѣлѣ проведеніе Сибирской ж. д.

Мѣстные салоторговцы высчитываютъ, что изъ одного пуда сала сырца получается 21 фун. сала топленого, т. е. сырца нужно почти вдвое больше. По этому расчету, слѣдовательно, сырца должно перерабатываться на мѣстныхъ салотопняхъ около 40 тыс. пуд.

Сало сырецъ скупается въ самомъ Шадринскѣ, куда его свозятъ сами скотопромышленники послѣ осенняго закола скота. Частью оно идетъ на мѣстные мыловаренные заводы, частью въ Екатеринбургъ и въ Казань.

**Мыловаренное
дѣло.**

Производительность мѣстныхъ мыловаренныхъ заводовъ опредѣляется самими мыловарами въ 50—60 тыс. пудовъ.

**Привозные пимы,
перчатки, шарфы**

Какъ ни возросло съ проведеніемъ Сибирской ж. д. производство мѣстной валяной обуви, тѣмъ не менѣе, оно не вполне удовлетворяетъ мѣстный рынокъ, на которомъ еще держится валяная обувь привозная. Пимы привозятся, главнымъ образомъ, изъ с. Кукушаръ, Мамадышскаго уѣзда, Казанской губ.—пимокатнаго центра Поволжья. Средній вѣсъ привознаго казанскаго пима считаютъ 6 ф. пары. Казанскій пимъ доставляется въ Шадринскъ въ особой укупоркѣ—«кипами», по 50 паръ въ каждой, вѣсомъ по 75 пуд. Стоимость опредѣляютъ въ среднемъ на каждый фунтъ вѣса пима 1 руб., или на 100 т. р. 2.500 тыс. пуд. пима, что дастъ около 16.666 паръ пимовъ. Изъ Шадринска казанскій пимъ расходится по Сибири вмѣстѣ съ пимомъ мѣстнаго производства.

Болѣе крупныхъ фирмъ въ Шадринскѣ, выписывающихъ изъ Казани валяную обувь и торгующихъ ею, шесть. Этими фирмами выписывается валянокъ на сумму 230 тыс. руб. въ годъ. Считая на каждый рубль 1 ф. товара, общее количество его опредѣляется въ 5.750 пудовъ или свыше 38 тыс. паръ пимовъ.

Вмѣстѣ съ пимами тѣми же фирмами производится торговля теплыми перчатками и шарфами, выписываемыми также изъ Евр. Россіи. Всего этого товара шадринцами выписывается тысячъ на 225 руб. въ годъ. Среднюю стоимость товара сами торговцы опредѣляютъ по 40 руб. на пудъ, а, слѣдовательно, общее количество его можно опредѣлить въ 56 т. пуд.

Пряничное производство.

Въ Шадринскѣ до десяти болѣе крупныхъ пряничныхъ заведеній и нѣсколько мелкихъ; общая ихъ производительность доходитъ до 65 тыс. пуд. Въ трехъ селахъ: Иванищевскомъ, Мѣхонскомъ и Каргопольскомъ вырабатывается свыше 23 тыс. пуд. Всего можно считать до 90 тыс. пуд. на районъ. Пряникъ изготовляется исключительно дешевыхъ сортовъ, такъ наз. крестьянскій. Шадринскій пряникъ расходуется, главнымъ образомъ, по Шадринскому, Ялуторовскому и отчасти Курганскому у.у., проникаетъ также въ Ишимскій уѣздъ, въ Акмолинскую и Тургайскую области—до Кустаная и Актюбинска; на сѣверъ по Пермской губ. до Алапаевска и по Тобольской—до Тобольска.

Въ шадринскихъ пряничныхъ заведеніяхъ, кромѣ пряниковъ, изготовляется еще не меньше 15 тыс. пуд. кренделей, потребляемыхъ деревенскимъ населеніемъ и жителями горныхъ заводовъ.

Конфеты выдѣлываются исключительно самыхъ дешевыхъ сортовъ отъ 5 до 8 рублей за пудъ. Конфеты мѣстнаго производства потребляются исключительно деревней.

Районъ распространенія шадринскихъ конфетъ приблизительно тотъ же, что и для шадринскаго пряника.

Въ Шадринскѣ конфектныхъ заведеній—шесть, вырабатывающихъ въ общей сложности до 12 тыс. пуд. конфектнаго товара.

Производство патоки.

Въ настоящее время паточное производство можно найти уже во многихъ пунктахъ района, куда оно проникло изъ Курганскаго уѣзда, гдѣ впервые появилось въ Сибири. Теперь имѣются паточные заводы: въ с. Вороновскомъ и д. Грачевой, Каргопольской вол., въ д. Водяниковой, Усть-Міасской вол., въ с. Борисовскомъ и д. Полевой, Барневской вол., въ д. Пороховой, Кандинской вол. Это главные заводы.

Картофель, изъ котораго выдѣлывается въ шадринскомъ районѣ патока, частью покупается заводчиками у крестьянъ, частью же ими получается отъ своихъ собственныхъ посѣвовъ. Всего у заводчиковъ подъ картофелемъ своей земли около 900 десятинъ, да у крестьянъ до 500 десятинъ. Средній мѣстный урожай на десятину считаютъ около 700 пуд., а, слѣдовательно, на 1400 десятинъ, картофель съ которыхъ перерабатывается на патоку, почти миллионъ пудовъ. Средній выходъ патоки считаютъ: на 6 пудовъ картофеля 1 пудъ патоки. Общая производительность всѣхъ заводовъ опредѣляется, слѣдовательно, въ 167 тыс. пудовъ.

Главное распространеніе патоки мѣстное, но нѣкоторая часть—около $\frac{1}{3}$ —идетъ на Сибирь—до Томска, а также на Екатеринбургъ, Пермь и проч.

Экипажное дѣло.

Въ Пермской губерніи, среди заводскаго населенія, развито кустарное изготовленіе экипажныхъ дрогъ, такъ называемыхъ „ходовъ“. Нѣкоторое количество дрогъ вырабатывается и кустарями Шадринскаго уѣзда. Шадринску же, Сухриной, Могильной и другимъ пунктамъ района принадлежитъ скупка и продажа ходовъ дальше въ Сибирь. Всего на районъ нужно считать не менѣе 25 тысячъ ходовъ, въ томъ числѣ не менѣе 1 тысячи приходится на г. Шадринскъ, гдѣ ими торгуютъ четыре крупныхъ фирмы.

Съ мѣста производства хода получаютъ, главнымъ образомъ, по желѣзнымъ дорогамъ. Средній вѣсъ хода 9—12 пуд., а всего количества привозимыхъ въ предѣлы района дрогъ отъ 22.5 до 30 тыс. пудовъ.

Изъ Шадринскаго уѣзда они расходятся по окружности верстъ на 300—400, достигая Кустаная, Акмолинска и друг., но на желѣзную дорогу уже не попадая.

Торговля ходами производится, главнымъ образомъ, по ярмаркамъ и распространяются они преимущественно по деревнямъ Западной Сибири, Горной линіи и отчасти Степного Края.

Въ с. Бобровскомъ, Екатеринбургскаго уѣзда, выдѣлываются колеса для экипажей въ мастерскихъ Е. Попова. Въ 1907 г. имъ было получено 5 тысячъ пудовъ желѣза, ободьевъ, спицъ и ступицъ колесныхъ — 40 вагоновъ. Отправлено колесъ 20 вагоновъ. Не мало ихъ расходится ихъ и помимо ж. д. Колеса Поповымъ отправляются, главнымъ образомъ, на ст. Косулино, откуда они по ж. д. идутъ до Тюмени, оттуда уже водой до г. Омска и тамъ расходятся по Сибири. Выдѣлываютъ колеса и крестьяне д. Вьюковой, той же волости. Въ теченіи года ими изготовляется 15—16 тыс. паръ колесъ. Отсюда колеса также поступаютъ, главнымъ образомъ, на ст. Косулино и черезъ Тюмень вывозятся внутрь Сибири.

Къ экипажному производству слѣдуетъ отнести также, во 1-хъ, оковку коробовъ и кошевъ, которой занимаются нѣкоторые жители д. Ивачевой, Сухринской волости, а во 2-хъ, изготовленіе коробовъ.

Послѣднимъ промысломъ, по даннымъ Шадринской Земской Управы, занято не менѣе 200 семей Барневской, Замарьевской, Иванцевской, Крестовской и Мѣхонской волостей. Промыслъ въ краѣ возникъ уже давно, нѣ-

сколько десятковъ лѣтъ назадъ. Матеріаломъ для производства служатъ черемуховыя прутья. Плетеный коробокъ, окованный и прикрѣпленный къ дорогамъ—самый распространенный лѣтній экипажъ сибирской деревни—легкій и удобный, не говоря уже о прочности. На каждую промысловую семью можно считать въ годъ по 50 коробовъ, что на всѣхъ кустарей дастъ до 10 тысячъ коробовъ, средній вѣсъ каждого изъ которыхъ около 2 пудовъ.

Издѣлія свои кустари сбываютъ наполовину въ г. Шадринскѣ, тамошнимъ скупщикамъ, которые ихъ отправляютъ на ярмарки въ Челябинскъ и Курганъ, другую половину—въ с. Куртамышъ, Челябинскаго уѣзда, и отсюда уже корога расходятся по Зауралю.

Земледѣльческія орудія.

Выдѣлка и торговля земледѣльческими орудіями въ районѣ еще дѣло новое, насчитывающее развѣ немногимъ болѣе десятка лѣтъ, но съ каждымъ годомъ развивающееся. Главнымъ толчкомъ для него послужила Сибирская желѣзная дорога.

Въ Шадринскѣ земледѣльческими орудіями торгуютъ земство и двѣ частныя фирмы, одна въ Далматовѣ и одна въ с. Катайскомъ.

Выдѣлка орудій—плуговъ, вѣялокъ, сортировокъ, молотилокъ, а также и кирпичныхъ прессовъ, производится въ Шадринскѣ въ механическихъ заведеніяхъ Ушакова и Т-ва Ларионовыхъ, по уѣзду орудія, кромѣ прессовъ, выдѣлываются въ с. Песчаномъ, Мингаляхъ, Осиневскомъ, Саровскомъ и друг.

Жатки-самосброски и сноповязалки, сѣнокосилки, конныя грабли, зерносушилки и т. п. получаютъ отъ Макъ Кормика Остборна; земство получаетъ отъ Диринга и т. д.

За отсутствіемъ изслѣдованій торгово-промышленной дѣятельности края, трудно опредѣлить, какъ велика мѣстная производитель-

ность сельско-хозяйственных орудий, а также и размеры торговли в краѣ сельско-хозяйственными машинами. Но нѣкоторое представление о томъ и другомъ даетъ положеніе дѣла въ Шадринскѣ, гдѣ одна фирма получаетъ машинъ отъ 3 до 4 тыс. пудовъ, другая 7 тыс. пудовъ, всего же на Шадринскъ приходится 10—11 тыс. пудовъ. Это не считая земской торговли.

Въ шадринскихъ мастерскихъ перерабатывается на сельско-хозяйственные орудія до 10 тыс. пудовъ желѣза и стали, получаемыхъ изъ Екатеринбурга и Тагила. Часть выдѣланныхъ плуговъ—до 1.5 тыс. пудовъ—идетъ на Сибирскую дорогу, остальное все расходуется по району и ближайшимъ къ нему мѣстностямъ.

Кузнечное дѣло.

Въ предѣлахъ Шадринскаго района, какъ и повсюду въ Сибири, по деревнямъ разсѣяно не мало кузнецовъ-кустарей, обслуживающихъ нужды деревни въ кузнечныхъ работахъ. О кузнечествѣ можно было-бы и вовсе не упоминать, если-бы не деревня Агапина, Иванцевской волости, все населеніе которой почти сплошь занято кузнечествомъ, а изготовляемые имъ издѣлія не расходились-бы далеко за предѣлы района.

Въ д. Агапиной кузнечный промыселъ возникъ лѣтъ 60—70 назадъ, въ настоящее же время изъ его 50 дворовъ только пять не занято этимъ промысломъ. Изготавливаются издѣлія исключительно такія, которыя требуются деревней, такъ называемый крестьянскій товаръ; ножи, ножницы для стрижки овецъ, долота, скобы, удила и т. п. Работаютъ въ кузницахъ, имѣющихся почти у каждаго домохозяина. Кузницы дѣлаютъ изъ саманнаго кирпича. Всего перерабатываютъ въ годъ 4,5 тыс. пудовъ желѣза.

Агапинскія кустарныя издѣлія расходятся черезъ ярмарки—Ирбитскую, Крестовскую,

Курганскую, Тюменскую, Камышловскую и Куртамышскую. Часть товара отправляется прямо на мѣсто сбыта: въ с. с. Мокроусово, Чистоозерное, Тюкалинскъ, Ишимъ, Омскъ, Барнаулъ и Томскъ.

Промыселъ постепенно расширяется въ томъ смыслѣ, что онъ становится для многихъ кустарей не только главнымъ, но и исключительнымъ занятіемъ, почему количество издѣлій агапинцевъ возрастаетъ, что приписываютъ расширенію рынка вслѣдствіе проведенія Сибирской ж. д.

Въ д. д. Лебяжьей и Межевой, Тебякинской вол., Курганскаго уѣзда, кустарная выдѣлка топоровъ, работаютъ въ мастерскихъ, общая производительность которыхъ 2—2,5 тыс. топоровъ въ годъ. Топоры идутъ въ Восточную Сибирь черезъ Курганъ.

Бондарное дѣло.

Въ Шадринскомъ уѣздѣ, въ д. Усть-Миасской-Заводской часть населенія занимается бондарнымъ промысломъ, изготавливая деревянную посуду отчасти для домашняго хозяйства, отчасти для промышленныхъ цѣлей: кадочки для топленого масла, бочки для патоки и т. п. Занимаются бондарничествомъ и въ нѣкоторыхъ другихъ селеніяхъ района, но въ такихъ скромныхъ размѣрахъ, что собственно объ этомъ промыслѣ можно было бы и вовсе не упоминать, какъ и о многихъ другихъ кустарныхъ промыслахъ района, имѣющихъ исключительно мѣстное значеніе въ самомъ тѣсномъ смыслѣ этого слова. Но въ Курганскомъ уѣздѣ, въ д. Рычковой и Вѣдькиной промыселъ получилъ настолько серьезное значеніе, что о немъ приходится сказать нѣсколько словъ.

Деревня Рычкова вырабатываетъ въ годъ до 600 тыс. особыхъ боченковъ для экспорта масла. Матеріалъ для боченковъ-клепка, обручи и проч., все получаютъ рычковскіе кустари изъ Кургана, въ Курганѣ же сдаются всѣ

изготавливаемые ими бочки. В д. Вѣдькиной выдѣлываютъ до 80 тыс. штукъ деревянныхъ кадокъ для топленого масла, которое поступаетъ въ продажу непременно въ кадушкахъ. Матеріалъ для промысла кустари получаютъ изъ Тюменскаго уѣзда, куда сами ѣздятъ, а также и изъ Кургана. Сбывають издѣлія по сосѣднимъ уѣздамъ Тобольской и Пермской губ. Такимъ образомъ здѣсь бондарное дѣло служитъ исключительно масляной промышленности.

Наконецъ въ с. с. Перминскомъ, Боровянскомъ и въ д. Поповой изготавливается до 6 тыс. бочекъ и боченковъ въ годъ, сбываемыхъ на паточные заводы.

Ткацкое дѣло.

Центромъ ткацкаго кустарнаго производства служатъ Крестовская и Иванищевская волости, Шадринскаго уѣзда. Въ первой изъ нихъ, по даннымъ Шадринскаго земства, занято 333 семьи въ составѣ 519 работницъ, во второй 50. Больше всего промыселъ развитъ въ д. Ермаковой и Новой Маслянкѣ. Кустари изготавливаютъ скатерти, полотенца и т. п. Матеріалъ—бумага—получается изъ Шадринска и, главнымъ образомъ, изъ Ирбита въ количествѣ до 3 тыс. пудовъ, ленъ-же собственного производства. Всего кустарями изготавливается въ годъ до 60 т. штукъ скатертей, до 70 т. штукъ полотенецъ, 115 т. арш. холста и до 30 т. брони. Въ общемъ это составитъ около 7 тыс. пудовъ. Издѣлія шадринскихъ ткачихъ расходятся преимущественно по ярмаркамъ Курганскаго и Ишимскаго уѣздовъ и по Сибирской линіи, а также по уральскимъ горнымъ заводамъ.

Изготовление гребней.

Въ д. д. Квашниной, Ермоловой, Завьяловой и Верховиной, Крестовской волости, сосредоточено изготовление гребней. Промысломъ этимъ занято 60 человекъ. Ими изготавливается отъ 150 до 175 тыс. штукъ гребней.

Вѣсь гребней 3 пуд. на тысячу. Матеріалъ для производства—рогъ покупается кустарями въ Курганѣ на ярмаркѣ. Рога требуется на данное количество гребней 3—3, 5 тыс. пуд. Главнымъ мѣстомъ сбыта шадринскихъ гребней служитъ Ирбитская ярмарка, съ которой они расходятся по Сибири.

Фабрично-заводская промышленность.

На ряду съ мелкой промышленностью, а также замѣтнымъ развитіемъ вышеперечисленныхъ кустарныхъ производствъ района, нашедшихъ себѣ примѣненіе въ разнообразныхъ отрасляхъ народнаго труда, и крестьянскимъ маслодѣліемъ, заслуживаетъ особеннаго вниманія фабрично-заводская промышленность и мукомольное дѣло района проектируемой линіи Екатеринбург—Курганъ.

Мукомольное производство.

Какъ обрабатывающая промышленность въ районѣ вообще распадается на крупно-фабрично-заводскую и кустарную, такъ въ частности и мукомольное дѣло рѣзко распадается на крупное производство, къ которому относится вся выдѣлка крупчатки, и мелкое—перемолъ зерна на такъ называемыхъ раструсныхъ мельницахъ. Разница между той и другой частью мукомольнаго дѣла заключается не только въ размѣрахъ производства, его общей постановкѣ, но и въ томъ, что мелкое производство обслуживаетъ почти исключительно мѣстные нужды, тогда какъ крупное—крупчатное—имѣетъ въ виду не столько мѣстный рынокъ, сколько рынокъ болѣе широкій, далеко выходящій за тѣсныя границы даннаго района. Въ этомъ существенная разница между двумя отраслями мукомольнаго дѣла въ краѣ, почему каждую изъ нихъ, какъ обладающую своими собственными характерными особенностями, удобнѣе разсматривать отдѣльно.

Крупчатная промышленность сосредоточилась, главнымъ образомъ, по рѣкѣ Исети, представляющей собой благоприятныя условія

для пользованія водяной силой, какъ двигателемъ,—здѣсь расположена большая часть крупчатныхъ мельницъ края. И, во всякомъ случаѣ, всѣ болѣе крупныя крупчатныя мельницы или находятся на р. Исети, пользуясь ея двигательной силой, или-же въ незначительномъ отъ нея разстояніи. Всѣхъ мельницъ въ районѣ 21, изъ нихъ на Исети 17. по уѣздамъ мельницы распредѣляются такъ: въ Екатеринбургскомъ уѣздѣ—11, въ Камышловскомъ—6 и въ Шадринскомъ—4. Двѣ мельницы не дѣйствуютъ.

Изъ мельницъ Екатеринбургскаго уѣзда на 10 имѣются данныя о ихъ производительности. Общая производительность ихъ достигала въ 1907 г. до 9.840 тыс. пудовъ переработанной пшеницы.

Данныя о выходѣ муки имѣются не по всѣмъ этимъ мельницамъ, а только по восьми: по мельницамъ Бѣленькова и Первушина въ с. Камышевскомъ этихъ свѣдѣній нѣтъ. Выходъ же муки для остальныхъ восьми мельницъ опредѣляется общей цифрой—6.620 тыс. пуд., что составляетъ 82,6% переработаннаго зерна. Если допустить, что выходъ муки на мельницахъ Бѣленькова и Первушина равнялся среднему для другихъ мельницъ, то общее количество муки, вырабатываемое всѣми мельницами, будетъ болѣе 8 миллионовъ пудовъ.

Изъ 5 крупчатныхъ мельницъ, о которыхъ имѣются данныя, по Камышловскому уѣзду, только одна мельница В. Жирякова на Исети, перерабатываетъ свыше миллиона пуд. зерна въ годъ, именно: 1.200 тыс. пудовъ.

Одна мельница Соснина перерабатываетъ 900 тыс. пуд., всѣ-же остальные—Первушина, Карабатова и Брагина—отъ 300 до 600 тыс. пуд. пшеницы въ годъ. Всѣ пять мельницъ пропустили черезъ свои вальцы въ 1907 г. 3.320 тыс. пуд. О выходѣ крупчатки имѣются

данныя только по 4 мельницамъ—нѣтъ относительно Брагина—для которыхъ общій выходъ опредѣляется въ 1.967 тыс. пуд. Внося поправку за счетъ мельницы Брагина, общее количество крупчатки на всѣхъ Камышловскихъ мельницахъ опредѣляется въ 2.400 тыс. пуд. въ годъ.

Въ Шадринскомъ уѣздѣ четыре крупчатныхъ мельницы, изъ которыхъ относительно двухъ мельницъ наслѣдниковъ Кутузова и Галикова—нѣтъ данныхъ о производительности, что же касается двухъ остальныхъ мельницъ—Морозова и Юклевскаго, то производительность ихъ одинакова по 300 тыс. пудовъ для каждаго. Выходъ показанъ только для мельницы Морозова—225 тыс. п. Если допустить такой же выходъ для мельницы Юклевскаго, то общее количество для этихъ двухъ мельницъ будетъ равняться 450 тыс. пуд. въ годъ.

Такимъ образомъ всѣ 17 мельницъ, о которыхъ имѣются данныя, въ трехъ уѣздахъ переработали въ 1907 году 13,8 миллионовъ пудовъ пшеницы и получили 10,9 миллионовъ пудовъ крупчатки.

Теперь производительность мельницъ изменилась и о современной производительности крупчатныхъ мельницъ района см. списокъ промышленныхъ предпріятій въ Исетскомъ районѣ (см. стр. 24).

Зерно для производства крупчатки закупается какъ на хлѣбныхъ рынкахъ района—въ с. Катайскомъ, Каменскомъ и въ Шадринскѣ, въ с. Мѣхонскомъ, Каргопольскомъ, Песчанскомъ и другихъ пунктахъ, такъ и внѣ его—въ Алтайскомъ Округѣ, по линіи Сибирской ж. д., въ Семипалатинской и Акмолинской областяхъ. Здѣсь закупаются твердые, стекловидные сорта пшеницы, тогда какъ на мѣстныхъ рынкахъ—мягкіе сорта такъ называемой русской пшеницы, красной. По даннымъ

мельницъ, пшеница, покупаемая внѣ района, составляетъ около третьей части всего зерна, перерабатываемаго на мѣстныхъ крупчатныхъ мельницахъ.

Крупчатка вывозится частью на уральскіе заводы по Пермской линіи, на Вятку, частью гужемъ по Зауралю и зауральскимъ заводамъ; крупчатка съ Шадринскихъ мельницъ идетъ также на уральскіе заводы и въ Тобольскую губ.

Кромѣ крупчатныхъ мельницъ, въ районѣ не мало такъ называемыхъ раструсныхъ водяныхъ мельницъ, на которыхъ перемалывается рожь и пшеница на муку для мѣстнаго потребленія. Есть среди нихъ и большія мельницы, перерабатывающія по 100 и 150 тыс. пудовъ зерна въ годъ, но всѣ онѣ имѣютъ тѣсно мѣстное значеніе—каждая работаетъ на болѣе или менѣе ограниченный районъ окружающихъ поселеній.

Металлургическая промышленность.

Металлургическая промышленность района сосредоточена въ четырехъ заводахъ, изъ которыхъ три находятся въ Сысертской волости, Екатеринбургскаго уѣзда, и одинъ въ Каменской волости, Камышловскаго уѣзда. Въ первой изъ названныхъ волостей заводы: Нижне-Исетскій желѣзодѣлательный, Сысертскій желѣзодѣлательный и чугуно-плавильный и Ильинскій желѣзопрокатный. Всѣ три завода вмѣстѣ имѣютъ земли 239 тыс. десятинъ, главнымъ образомъ, лѣса и торфяниковъ. О производительности ихъ можно судить по даннымъ 1907 года, когда Нижне-Исетскій заводъ получилъ для переработки 780 тыс. пуд. чугуна и выпустилъ 400 тыс. пуд. сортового желѣза, Сысертскій получилъ руды 2500 тыс. пуд. и антрацита 20 тыс. пуд. и выпустилъ на рынокъ товаровъ: желѣза 500 тысячъ пудовъ, чугуна 100 тыс. пуд. и чугунныхъ издѣлій 15 тыс. пуд., а всего 615 тыс. пуд., Ильинскій заводъ получилъ желѣза въ болванкахъ 750 тыс. пуд. и

выпустилъ на рынокъ листового желѣза 600 тыс. пуд.

Владѣльцы заводовъ имѣютъ магазинъ для заводскаго населенія. Въ 1907 году было доставлено въ него: пшеницы 15 тыс. пуд., крупчатки 78 тыс. пуд. и муки пшеничной и ржаной 18 тыс. пуд. Такимъ образомъ, эти заводы получаютъ матеріаловъ около 4 милл. пудовъ въ годъ и вырабатываютъ различныхъ издѣлій болѣе 1,6 милл. пуд. въ годъ, и, кромѣ того, получаютъ однихъ только хлѣбныхъ продуктовъ болѣе 125 тыс. пуд. въ годъ.

Каменскій заводъ, Камышловскаго уѣзда, чугуно-плавильный и чугуно-литейный, онъ принадлежитъ казнѣ. Заводъ имѣетъ земельную дачу, площадью въ 78,5 тыс. дес., изъ которыхъ 68,8 тыс. дес. удобной и 5,8 тыс. дес. лѣса. Его производительность выражается въ такихъ цифрахъ: топлива различнаго было доставлено въ 1907 г. 667 тыс. пуд. и металложелѣза и др. 15,5 тыс. пуд., извести, кирпича и проч. строительнаго матеріала 10,6 тыс. пуд. Выпущено заводомъ продуктовъ своего производства: чугуна 260 тыс. пуд., чугунныхъ трубъ 80,3 тыс. пуд. и другихъ чугунныхъ издѣлій 21,7 тыс. пуд., а всего 362 тыс. пуд.

Общая производительность всѣхъ четырехъ заводовъ, такимъ образомъ, выражается почти въ 2 милл. пуд., перерабатывается же ими матеріаловъ, не считая топлива и принимая для Каменскаго завода 2 милл. пуд. руды—около 6 милл. пуд.

Стеклоплавильное производство.

Стеклоплавильные заводы находятся: въ с. Воздвиженскомъ, Воскресенской волости, Екатеринбургскаго уѣзда—М. Н. Вадарской, въ с. Ченчинскомъ, Брилинской волости, Курганскаго уѣзда, два завода и въ с. Боровлянскомъ, Тебякинской волости, Курганскаго уѣзда—И. И. Меншикова.

Свѣдѣнія о производительности были собраны только по тремъ послѣднимъ заводамъ.

Вырабатывается оконное стекло, бутылки и различная посуда. Оконное стекло вырабатывает только один завод Меншикова, на котором изготавливается 4000 ящиков, по 2 пуда каждый—80 тыс. пуд.; бутылок и посуды—600—700 тыс. штук, вѣсомъ—22—25 тыс. пуд. Всего, следовательно, свыше 100 тыс. пудовъ. Если допустить, что производительность завода Вадарской такая же, какъ завода Меншикова, а она, нужно полагать, превышаетъ ее, то общая производительность четырехъ заводовъ выразится въ 160 тыс. пуд. оконного стекла и въ 1 милл. штукъ бутылокъ и посуды, или 33—36 тыс. пуд., всего же стекла различного вида немного менѣе 200 тыс. пудовъ. О количествѣ матеріаловъ, перерабатываемыхъ заводами, никакихъ данныхъ собрано не было.

Стекло идетъ частью на Курганъ—съ трехъ заводовъ около 25% ихъ продукта,—главнымъ же образомъ, на Тюмень, Ишимъ, Кокчетавъ и др. пункты Западной Сибири и Степного края.

Картонная паровая фабрика.

Картонная паровая фабрика Д. Д. Ларичева находится въ Покровской волости, Екатеринбургскаго уѣзда. Въ 1907 году ей было доставлено матеріаловъ обработки: трепья и льна—75 тыс. пуд., топлива—100 тыс. пудовъ торфа; выработано картона—30 тыс. пуд. Картонъ идетъ, главнымъ образомъ, на Сибирь, черезъ Тюмень и немного на Екатеринбургъ. Гужевая доставка до ст. Синарской—24 версты и до Екатеринбурга—80 верстъ.

Льнопрядильная и ткацкая промышленность.

Въ Екатеринбургскомъ уѣздѣ двѣ льнопрядильныхъ и ткацкихъ фабрики и одна въ Шадринскѣ. О производительности послѣдней свѣдѣній нѣтъ, что же касается двухъ Екатеринбургскихъ фабрикъ, то одна изъ нихъ, принадлежащая Бр. Макаровымъ, находится въ Екатеринбургѣ, а другая В. С. Жирякова—въ д. Черноусовой, Логиновской волости. Пер-

вая изъ нихъ имѣетъ до 1000 человекъ рабочихъ и вторая до 800 человекъ.

Вырабатываемый фабриками матеріалъ идетъ, главнымъ образомъ, на мѣстные крупчатные мельницы въ видѣ мѣшковъ, брезентовъ и проч. Очень немного продуктовъ производства идетъ на Екатеринбургъ и въ Сибирь.

Суконное производство.

Въ районѣ двѣ суконныя фабрики, обѣ въ Екатеринбургскомъ уѣздѣ: одна принадлежитъ А. Г. Ушкову и находится на р. Исети, въ 25 верстахъ отъ ст. Баженово, и другая Вл. П. Злоказова, близъ с. Арамилскаго, той-же волости, въ 24 верстахъ отъ Екатеринбурга. Обѣ фабрики работаютъ водой и паромъ и имѣютъ первая до 1000 человекъ рабочихъ и вторая до 100. Шерсти на фабрикахъ перерабатывается въ годъ на первой до 150 тыс. пуд., на второй до 40 тыс. пуд. Шерсть закупается, главнымъ образомъ, въ Петропавловскѣ и Семипалатинскѣ и доставляется на фабрику Ушкова черезъ Шадринскъ, а Злоказову черезъ Тюмень или Екатеринбургъ.

Мѣстомъ сбыта сукна служатъ уральскіе горные заводы и Сибирь.

Винокуренное и пивоваренное производство.

Пивоваренныхъ заводовъ въ районѣ 5: 3 въ Воскресенской волости, Екатеринбургскаго уѣзда и 2 въ Шадринскомъ уѣздѣ; винокуренныхъ заводовъ 1—въ Шадринскѣ. Въ Воскресенской волости 1 заводъ принадлежитъ Бр. Бергъ и находится въ ихъ Тюбукскомъ имѣніи, два остальныхъ—Бр. Злоказовымъ: одинъ въ д. Черкаскуль, а другой въ с. Воздвиженскомъ. По Екатеринбургскимъ заводамъ данныя о производительности имѣются только о Злоказовскихъ заводахъ. На нихъ въ 1907 г. было переработано на спиртъ 168,4 тыс. пуд. ржи и 234,4 тыс. пуд. картофеля. Спирта получено 156,7 тыс. ведеръ и барды 92 тыс.

бочекъ. Рожь и картофель приобрѣтаются въ
предѣлахъ района. Спиртъ сдается въ казну.

Винокуренный заводъ Поклевскаго-Козелль въ Шадринскѣ перерабатываетъ до 150 тыс. пудовъ хлѣба и до 200 тыс. пуд. картофеля, изъ которыхъ получается 240 тыс. ведеръ спирта, сдаваемого въ казну.

Химическій
заводъ.

Въ с. Воздвиженскомъ, Воскресенской волости, Екатеринбургскаго уѣзда, есть химическій заводъ М. Н. Вадарской, но о размѣрахъ его производительности, какъ и о вырабатываемомъ продуктѣ, данныхъ не имѣется.

Такимъ, по описанію Л. К. Чермака, было экономическое положеніе района проектируемой линіи въ 1908 году.

Съ тѣхъ поръ, конечно, многое измѣнилось, но, къ сожалѣнію, Биржевой Комитетъ не располагаетъ свѣдѣніями о современномъ экономическомъ положеніи района. Несомнѣнно лишь одно—отсутствіе въ дальнѣйшемъ проектируемой линіи до Екатеринбурга поведетъ промышленность всего района къ захирѣнію, тогда какъ, наоборотъ, съ осуществленіемъ проекта этой линіи разнообразная торговая промышленная, кустарная и сельско-хозяйственная дѣятельность района оживится и производительность его значительно увеличится.

За послѣдніе 6 лѣтъ положеніе района, по отношенію окружающихъ его желѣзныхъ дорогъ значительно измѣнилась къ лучшему: построены линіи: Тюмень-Омскъ и Синарская Шадринскъ, строятся Сѣверо-Восточная-Уральская (прилегающая къ ст. Богдановичъ) и Екатеринбургъ - Казанская желѣзныя дороги, разрѣшены и имѣются проекты сооруженія примыкающихъ къ западному участку Сибирской дороги линіи: Петропавловскъ—Атбасаръ и Мишкино - Куртамышъ - Звѣриноголовскъ. Сооруженіе всѣхъ этихъ линій вызоветъ значительный притокъ переселенцевъ и рабочаго

элемента для эксплуатаціи Егоршинскихъ каменноугольныхъ копей и Тавдинскихъ лѣсовъ, возникнутъ новыя поселенія и, слѣдовательно, явятся новыя рынки сбыта для богатаго района линіи Екатеринбургъ - Курганъ. Линія Екатеринбургъ - Курганъ явится жизненной артеріей края.

Грузооборотъ.

При разсмотрѣніи вопроса о сооруженіи Исетскаго подъѣзднаго пути, состояющаго концевой участокъ линіи Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ, Восточнымъ Порайоннымъ Комитетомъ въ засѣданіяхъ 9 сессіи, 21—25 Марта 1911 г., путь этотъ былъ признанъ безубыточнымъ даже при условіи включенія его въ общую тарифную схему.

Къ сожалѣнію, отсутствіе новѣйшихъ экономическихъ изслѣдованій края, лишаетъ возможности съ большей или меньшей точностью опредѣлить оборотъ мѣстныхъ грузовъ по проектируемой линіи Екатеринбургъ-Курганъ.

Волей неволей приходится для этого пользоваться изслѣдованіями, произведенными еще до 1908 года.

По подсчетамъ инженера Глезера, произведеннымъ при дополнительныхъ изысканіяхъ въ 1908 году, оборотъ мѣстныхъ грузовъ опредѣленъ имъ въ цифрахъ, приведенныхъ въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Вѣроятный оборотъ мѣстныхъ грузовъ линіи Екатеринбургъ—
Курганъ протяженіемъ 338 верстъ, по подсчетамъ 1908 г, про-
изведеннымъ инженеромъ Глезеромъ.

Наименованіе грузовъ.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячъ пудо-верстъ.	Пудо-верстная ставка въ копейкахъ.	Выручка въ руб-ляхъ.	Дополнительные сборы.
I. Отправленіе.						
Пшеница въ зернѣ изъ района до-роги на Исетскія мельницы	180	200	36000	1/34	10588	1494
Пшеница въ зернѣ изъ района до-роги на Исетскія мельницы	2000	100	200000	1/34	58824	16600
Овесъ мѣстный на Уралѣ	2350	150	352500	1/38	92763	11045
Прочіе хлѣба (ленъ и др.) на Уралѣ	120	170	20400	1/29	7034	564
Хлѣбъ въ мѣстномъ сообщеніи	1000	75	75000	1/34	22088	9300
Мука съ Исетскихъ мельницъ на Уралѣ	5500	50	275000	1/32	83333	25850
Мука съ Исетскихъ мельницъ на востокъ за Курганъ	500	130	65000	1/41	15854	2350
Всего хлѣбныхъ грузовъ	11650	91	1023900	1/37	290454	67203
Мясо всякое	100	200	20000	1/36	5556	570
Сало	15	200	3000	1/45	667	86
Птица битая и дичь	10	200	2000	1/36	556	57
Яйца и желтки	55	200	11000	1/48	2292	314
Кожи сырыя	15	170	2550	1/42	607	86
Овчины и другіе мѣха сырые	50	170	8500	1/42	2024	285
Волосъ перо и пухъ	15	200	3000	1/16	1875	86
Ленъ и кудель	100	150	15000	1/50	3000	570
Кустарныя издѣлія	300	170	51000	1/75	6800	1710
Чугунъ и издѣлія изъ него	360	100	36000	1/20	18000	1512

Наименованіе грузовъ.

Наименованіе грузовъ.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячъ пудо-верстъ.	Пудо-верстная ставка въ копейкахъ.	Выручка въ руб-ляхъ.	Дополнительные сборы.
Прочіе грузы по 1500 п. на версту	507	85	43095	1/40	10774	2890
Масло сливочное	60	200	12000	1/32	3750	342
Всего	1587	130	207145	1/37	55901	8508
Итого по отправленію	13237	96	1268545	1/37	346355	75711
II. Прибытіе.						
Пшеница въ зернѣ для Исетскихъ мельницъ:						
изъ Тюмени и Туры	500	50	25000	1/40	6250	1800
черезъ Курганъ	2250	280	630000	1/40	157500	8100
и Челябинскъ	2250	50	112500	1/48	23438	8100
Мануфактура, галантерея, бакалея и колоніальный товаръ	350	200	70000	1/16	43750	1610
Желѣзо-скобяной товаръ	550	170	93500	1/20	46750	2530
Земледѣльческія орудія	13	170	2210	1/65	340	60
Рыбный товаръ	57	170	9690	1/20	4845	262
Сахаръ	160	170	27200	1/34	8000	736
Соль	360	170	61200	1/48	12750	1116
Пиво, вино	45	170	7650	1/41	1866	207
Керосинъ	200	170	34000	1/24	14167	920
Лѣсные строит. матеріалы	1000	100	100000	1/64	15625	3100
Дрова въ мѣстномъ сообщеніи	500	100	50000	1/70	7143	1050
Прочіе грузы (сырье для кустарей) по 2000 пуд. на версту	676	170	114920	1/30	38307	3110
Итого по прибытію	8911	150	1337870	1/34	380731	32701
Всего по отправленію и прибытію	22148	118	2568915	1/36	727086	108412
					835498	

По даннымъ-же, собраннымъ Екатеринбургскимъ Биржевымъ Комитетомъ, указаннымъ въ запискѣ его по вопросу о выборѣ направленія соединенія Сибирской магистрали съ Сѣвѣрною дорогою, мѣстный грузооборотъ по линіи Екатеринбургъ—Курганъ опредѣленъ былъ въ слѣдующемъ размѣрѣ.

ВѢДОМОСТЬ

вѣроятнаго оборота мѣстныхъ грузовъ по линіи Екатеринбургъ—Курганъ протяженіемъ 337 вер., по свѣдѣніямъ Екатеринбургскаго Биржевого Комитета.

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Пудо-верстная ставка въ копейкахъ.	Выручка въ рубляхъ.		
					Провозная плата.		Дополнит. сборы.
					Руб.	К.	
I. Отправленіе.							
Хлѣбъ въ зернѣ (въ мѣстномъ общеніи) изъ района дороги на Исетскія мельницы	5734	137	785558	1/34	231046	47	59060
Овесъ изъ района на Уралъ	2487	150	373050	1/38	98171	05	16663
Хлѣбъ въ зернѣ на Исетскія мельницы съ сосѣднихъ дорогъ:							
а) Черезъ Екатеринбургъ на участокъ Екатеринбургъ — 50-ая верста	4015	25	100375	1/36	27881	95	26900
б) Черезъ Екатеринбургъ на участокъ 50 ая верста—Каменскій заводъ	1500	75	112500	1/38	29605	27	10050
в) Черезъ Курганъ на участокъ: Екатеринбургъ—50-ая верста	1000	220	220000	1/38	57894	73	6700
г) Черезъ Курганъ на участокъ 50-ая верста—Каменскій заводъ	500	170	85000	1/38	22368	42	3350
Мука съ Исетскихъ мельницъ на Уралъ:							
а) съ участка Екатер. 50-ая верста	6100	25	152500	1/31	49193	55	40870
б) съ участка 50-ая верста—Каменскій заводъ	4250	75	318750	1/31	102822	60	28475

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудовъ-верстъ.	Пудо-верстная ставка въ копейкахъ.	Выручка въ рубляхъ.		
					Провозная плата.		Дополнит. сборы.
					Руб.	К.	
Хлѣбные грузы въ мѣстномъ между-станціонномъ сообщеніи	1220	75	91500	1/34	23970	60	12566
Ленъ и кудель	100	150	15000	1/58	2586	20	770
Масло сливочное	200	150	30000	1/33	8909	—	1540
Картофель и овощи	110	100	11000	1/46	2931	30	847
Кожи сырыя	150	150	22500	1/25	9000	—	1155
Овчины и шкуры сырыя	100	150	15000	1/25	6000	—	770
Мясо всякое	400	150	60000	1/38	15789	47	3080
Птица и дичь	10	150	1500	1/25	600	—	77
Яйца и желтки	60	150	9000	1/50	1800	—	46
Волось, перо и пухъ	40	150	6000	1/13	4615	39	308
Пимы и войлочные издѣлія	100	150	15000	1/17	8823	53	770
Жерновой камень	30	300	9000	1/34	2647	06	231
Сукна солдатскіе	25	100	2500	1/10	250	—	193
Мѣшки новые	70	100	7000	1/21	3333	33	539
Жиры и сало	100	150	15000	1/46	3260	87	770
Пряники въ мѣстномъ сообщеніи	50	100	5000	1/12	4166	66	385
Кустарные издѣлія	50	150	7500	1/52	1442	30	385
Грузы въ мѣстномъ сообщеніи, кромѣ поименованныхъ, по 1000 пудовъ на версту	337	75	25275	1/30	8425	—	2595
Прочіе грузы по 2000 пудовъ на версту (по 1124 пуд.)	674	150	101100	1/85	28885	71	5190
Итого по отправленію	29412	—	2596608	1/34.33	756420	46	224701

Наименованіе грузовъ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстгъ.	Тысячи пудо-верстгъ.	Пудо-верстная ставка въ копѣй-кахъ.	Выручка въ рубляхъ.		
					Провоз-ная плата.		Дополнит. сборы.
					Руб.	К.	
II. Прибытіе.							
Земледѣльческія орудія	150	170	25500	1/65	3923	08	690
Керосинъ и смазоч. масло	275	170	46750	1/28	16696	43	853
Пиво и медъ въ мѣст. сообщ.	15	100	1500	1/24	625	—	185
Соль каменная	390	170	66300	1/60	11050	—	1209
Сахарные грузы	320	170	54400	1/28	19428	57	1472
Мануфактура	180	170	30600	1/13	23538	46	828
Желѣзн. и чугуи. издѣлія	250	170	42500	1/28	15178	57	1150
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ	275	170	43750	1/74	5912	16	1265
Рыба всякая	20	170	3400	1/33	1033	33	92
Уголь каменный	500	100	85000	1/78	10897	56	1550
Дрова въ мѣстномъ сообщ	500	170	50000	1/80	6250	—	1000
Лѣсной строит. матеріалъ	800	170	136000	1/64	21250	—	2480
Прочіе грузы по 2000 п. на версту	678	170	115260	1/30	38420	—	3119
Итого по прибытію	4353	—	700960	1/40 24	174203	16	15893
Всего по прибытію и отправленію	33765	—	3297568	1/35 43	930623	62	240594
					1171217 р. 62 к.		
На версту	10019	—	11765041	—	3475	40	
Пассажирское движеніе и большая скорость по 1000 руб. на одну версту, а всего 337×1000	—	—	—	—	337000	—	
Всего	—	—	—	—	1508217	62	

Общій оборотъ мѣстныхъ грузовъ, какъ видно изъ приведенныхъ выше данныхъ, по подсчетамъ инженера Глезера, опредѣленъ былъ въ 22.148 тыс. пудовъ, съ общей выручкой 835.498 руб., а по подсчетамъ Екатеринбургскаго Биржевого Комитета—въ 33.765 тыс. пудовъ, при выручкѣ въ 1.171.217 р. 62 к.

По признанію самого г. Глезера, показанный имъ грузооборотъ скорѣе преуменьшенъ, чѣмъ преувеличенъ. На ряду съ этимъ необходимо отмѣтить, что за послѣдніе шесть лѣтъ промышленная, кустарная и сельско-хозяйственная производительность края значительно увеличилась. Такъ, напримѣръ, одна мукомольная промышленность увеличила за послѣдніе годы свою производительность на 2.800 тыс. пудовъ (мельница Бр. Макаровыхъ ранѣе вырабатывала 2.500 тыс. пудовъ продукта, а теперь она вырабатываетъ 3.500 тыс. пудовъ, мельница И. М. Бѣленькова вырабатывала 1 миллионъ пудовъ—теперь 1.500 тыс. пудовъ, мельница г. Меркурьевой вырабатывала 500 тыс. пудовъ—теперь 600 тыс. пудовъ, мельница Бр. Степановыхъ вырабатывала 2 миллиона пудовъ, теперь 2.500 тыс. пудовъ, мельница Ф. А. Соснина вырабатывала 1.200 тысячъ пудовъ—теперь 1.500 тыс. пудовъ, мельница Е. И. Первушина вырабатывала 1.500 тыс. пудовъ—теперь 1.800 тыс. пудовъ и мельница М. П. Брагина вырабатывала 500 тыс. пуд.—теперь 600 тыс. пуд.) Кромѣ мукомольной промышленности, также наблюдается значительное развитіе промышленности добывающей и др. Въ виду этого можно съ увѣренностью признать грузооборотъ, исчисленный Биржевымъ Комитетомъ, болѣе отвѣчающимъ современному экономическому положенію края.

Кромѣ мѣстныхъ грузовъ, по проектируемой дорогѣ будетъ имѣть мѣсто движеніе транзитное, но въ предположеніи, что всѣ

грузы, движущіеся изъ района Москвы и портовъ Балтійскаго моря въ Сибирь восточнѣ Омска и обратно, будутъ направлены по Тюмень-Омской ж. дор.; транзитъ для линіи Екатеринбургъ—Курганъ принятъ лишь для грузовъ, движущихся на Уралъ и за Уралъ изъ района, прилегающаго къ Кургану, именно: со станцій участка Сибирской жел. дор. Мариановка—Юргамышъ включительно.

Для опредѣленія вѣроятнаго количества транзитныхъ грузовъ по проектируемой линіи, составлены нижеприведенныя вспомогательныя таблицы, показывающія количества грузовъ, отправленныхъ станціями участка Мариановка—Юргамышъ и прибывшихъ на этотъ участокъ

Материаломъ для составленія этихъ таблицъ послужили отчеты Сибирской ж. д. по перевозкѣ грузовъ за 1909—10—11 и 12 года и отчетъ отправленія хлѣбныхъ грузовъ за 1913 г.

Считаясь съ постройкой новыхъ желѣзнодорожныхъ линій: Екатеринбургъ—Казань—Шихраны—Арзамасъ—Москва и Нижній—Котельничъ, Биржевой Комитетъ въ вспомогательныя таблицы, включилъ грузы, идущіе по назначенію сѣвернѣ линіи: Екатеринбургъ, Казань—Арзамасъ—Москва—Вязьма—Смоленскъ—Минскъ—Брестъ—Луковъ—Ивангородъ—Домброва.

ТАБЛИЦА

разнаго рода грузовъ, отправленныхъ со станцій участка Мариановка—Юргамышъ, Сибирской ж. д., по направленію сѣвернѣ линіи: Екатеринбургъ—Казань—Арзамасъ—Москва—Вязьма—Смоленскъ—Минскъ—Брестъ—Луковъ—Ивангородъ—Домброва.

Наименованіе грузовъ.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	Всего.	Въ сред- немъ за 5 лѣтъ.
Молочные скопы .	981520	1227357	1117930	1028060	—	4354867	1088717
Хлѣбные грузы .	7653473	1218509	445930	4804275	10910180	25032367	7789309
Жиры и сало .	152253	162126	177055	68284	—	559718	139929
Кожн и шкуры .	193091	251672	318339	374340	—	1137442	284361
Ленъ и кудель .	1802	3224	420	—	—	5446	1361
Мясо и свинина .	940610	1094995	1144076	846213	—	4025894	1006473
Шерсть, щетина .	15453	16771	14777	36277	—	83278	20819
Яйца .	118587	100565	102516	72875	—	394543	98886
Желѣзо и издѣлія .	1911	750	1720	10665	—	15046	3761
Рыба всякая .	603	3485	4668	5828	—	14584	3646
Рогатый скотъ (количество головъ) .	23831	69955	45809	43090	—	182685	45671
Свиньи и бараны (въ- сомъ) .	23325	15375	1415	—	—	40115	10028
Прочіе грузы .	17920	20962	28135	50655	—	117672	29418
Мѣдь .	786000	128461	112770	206292	—	1233523	308381
Мѣховой товаръ .	108895	88293	108583	133246	—	439017	109754

Примѣчаніе. Для хлѣбныхъ грузовъ среднее количество выведено лишь за три года: 1909, 1912 и 1913 г., т. к., въ виду неурожая, 1910 и 1911 года не могутъ считаться нормальными.

Свѣдѣній объ отправленіи грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ, за 1913 годъ не имѣется.

ТАБЛИЦА

разнаго рода грузовъ, прибывшихъ на станціи участка Маріанов-
ка—Юргамышъ, Сибирской жел. дороги, съ дорогъ, лежащихъ
сѣвернѣе линіи: Екатеринбургъ—Казань—Арзамасъ—Москва—
Вязьма—Смоленскъ—Минскъ—Брестъ—Луковъ—Ивангородъ—
Домброва.

Наименованіе грузовъ.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Всего.	Въ сред- немъ за 3 года.
Известь алебастръ	345311	343504	286876	975691	325230
Бумага и картонъ	20550	22813	20246	63609	21203
Веревка и шпагатъ	29917	20949	13012	63878	21292
Лѣсной матеріаль	4481938	3554658	1932285	9968881	3322960
Желѣзо и сталь	187668	271980	148977	608625	202875
Желѣзные и стальн. издѣлія	257545	241259	163717	662521	220841
Земледѣльческіе орудія	747033	284397	466151	1497581	499194
Мануфактура	82052	165839	106020	353911	117970
Машины, кромѣ землед.	47422	45296	34115	126833	42274
Соль поваренная	103143	82080	65741	250964	83655
Камни и жернова	16448	24634	6944	48026	16008
Керосинъ и смазочн. масла	42547	20500	16810	79857	26619
Москат. и аптекарскій товаръ	26690	42890	28012	97592	32531
Пиво и портеръ	59038	54061	46607	159706	53235
Спички зажигат.	16231	22114	22487	60832	20274
Стеклянная и хрустальн. посуда	40021	44054	18032	102107	34036
Табакъ и табачныя издѣлія	27738	37330	33574	98642	32547
Травы и растенія сухія, кромѣ лекарственныхъ	—	74815	59868	134683	44894
Прочіе грузы	243819	196015	212884	652718	217572

Примѣчаніе. Свѣдѣній о прибывшихъ грузахъ за 1912 и
1913 г.г. не имѣется.

Помимо транзита Сибирской ж. д., въ
транзитную перевозку по линіи Екатеринбургъ—
Курганъ включены грузы, предполагавшіяся
къ перевозкѣ по проектируемой линіи со-
строющейся Сѣверо-Восточно-Уральской же-
лѣзной дороги. Изъ записки, составленной
Обществомъ Сѣверо-Восточно-Уральской ж. д.,
о предполагаемой работѣ этой дороги видно,
что движеніе транзитныхъ грузовъ съ этой
дороги на Сибирскую ж. д. черезъ Богдановичъ-
Курганъ и обратно предполагается въ слѣ-
дующихъ размѣрахъ:

По прибытію на С. В. У. ж. д.

Ирбитскіе ярмароч. грузы 50 т. пуд.

По отправленію съ С. В. У. ж. д.

Каменный уголь на Курганъ 1.000 т. пуд.

Желѣзо листовое 50 т. пуд.

Лѣсные матеріалы 4.980 т. пуд.

Ирбитскіе ярмароч. грузы 50 т. пуд.

На основаніи этихъ данныхъ составлена
нижеприведенная вѣдомость вѣроятнаго оборота
транзитныхъ грузовъ по проектируемой линіи
Екатеринбургъ—Курганъ.

Для опредѣленія транзитныхъ ставокъ
средній пробѣгъ грузовъ принять: для грузовъ
по назначенію въ С.-Петербургъ и Московскій
районъ въ 3000 верстъ и для грузовъ, слѣду-
ющихъ на Уралъ въ 1500 вер. до Вятки и въ
1000 вер. до ближайшихъ пунктовъ.

Слѣдуетъ замѣтить при этомъ, что исчис-
ленный такимъ образомъ вѣроятный грузо-
оборотъ выражаетъ собою лишь самый мини-
мальный размѣръ его, т. к. въ него не вклю-
чены тѣ грузы, которые поступятъ на линію
Екатеринбургъ—Курганъ съ проектируемыхъ

къ постройкѣ ж. д.: Мишкино - Куртамышъ-Звѣриноголовская и Петропавловскъ (или Курганъ)-Атбасаръ.

Затѣмъ транзитная перевозка исчислена, какъ сказано, лишь для станцій участка Маріановка-Юргамышъ, между тѣмъ не подлежитъ никакому сомнѣнію (см. выше-сравнительную таблицу разстояній), что по участку Екатеринбургъ-Курганъ пройдетъ значительное количество грузовъ и по назначенію въ восточную Сибирь.

Если даже предположить, что отправители грузовъ, считаясь съ разницей въ 40 коп. на вагонъ, будутъ направлять свои грузы по ближайшему (на 5 вер.) разстоянію, черезъ Екатеринбургъ-Тюмень-Куломзино, то и въ этомъ случаѣ значительная часть этихъ грузовъ поступитъ на участокъ Екатеринбургъ-Курганъ, такъ какъ, надо полагать, съ этой незначительной разницей въ разстояніи не будетъ считаться Управление ж. д., которое, несомнѣнно будетъ распредѣлять грузы по тому и другому направленію, во избѣжаніе загруженности одного изъ нихъ.

Впрочемъ, что касается хлѣбныхъ грузовъ, то всѣ они, безъ сомнѣнія, самими отправителями будутъ направляться по линіи Омскъ-Петропавловскъ-Курганъ-Екатеринбургъ. Мотивомъ къ такому заключенію служитъ то обстоятельство, что на этомъ участкѣ въ скоромъ времени будетъ выстроенъ цѣлый рядъ элеваторовъ Государственнаго Банка, куда большая часть хлѣбныхъ грузовъ будетъ поступать если не для немедленной переработки, то для храненія, впредь до наиболѣе выгоднаго на него спроса. Тѣмъ болѣе это можно полагать потому, что въ этомъ районѣ у мукомоловъ имѣются готовые организаціи.

ВѢДОМОСТЬ

количества транзитной перевозки грузовъ по линіи Екатеринбургъ—Шадринскъ—Курганъ.

№№ по порядку.	Наименованіе грузовъ.	Всѣхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ грузовъ.		Пудо-верстная ставка.	Выручка въ руб- ляхъ.
			Въ верстахъ.	Въ тыся- чахъ пудо- верстъ.		
I. Съ сѣти на участокъ Ма- ріановка—Юргамышъ, Сибир. жел. дороги.						
1	Каменный уголь съ Сѣв.-Вост. Ур. ж. д. черезъ Богдановичъ	1000	243	243000	1/69	35217
2	Известь и алебастръ	325	337	109525	1/65	16850
3	Бумага и картонъ	21	337	7077	1/21	3370
4	Веревка и шпагатъ	21	337	7077	1/35	2022
5	Лѣсной матеріалъ:					
	а) съ Пермской и Богослов. жел. дороги	3323	337	1119851	1/96	116651
	б) съ Сѣв.-Вост. Ур. черезъ Богдановичъ	4980	243	1210140	1/82	147578
6	Желѣзо и сталь:					
	а) съ Пермской и Богослов.	203	337	67411	1/62	10872
	б) съ Сѣв.-Вост. Ур. черезъ Богдановичъ	50	243	12150	1/43	2825
7	Желѣзн. и стальн. издѣлія	221	337	74477	1/35	21279
8	Земледѣльческія орудія	499	337	190163	1/15	24640
9	Мануфактура	118	337	39766	1/14	28404
10	Машины, кромѣ земледѣльч.	42	337	14154	1/35	4044
11	Соль поваренная	84	337	28308	1/54	5242
12	Камни и жернова	16	377	5392	1/45	1198

№№ по порядку.	Наименованіе грузовъ.	Всѣъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ грузовъ.		Пудо-верстная ставка	Выручка въ руб- ляхъ.
			Въ верстахъ.	Въ тыся- чахъ пудо- верстъ.		
13	Керосинъ	27	347	9099	1/41	2219
14	Пиво и портеръ	53	337	17861	1/27	6615
15	Спички зажигат.	20	337	6740	1/27	2496
16	Стеклян. и хрустальн посуда	34	337	11458	1/23	4982
17	Табакъ и табачныя издѣлія	33	337	11111	1/23	4830
18	Травы сухія, кромѣ лекарств.	45	337	15165	1/100	1516
19	Москательные товары	33	337	11111	1/23	4830
20	Ирбитскіе ярмарочн грузы черезъ Богдановичъ	50	243	12150	1/16	6750
21	Прочіе грузы	218	337	73466	1/29	25333
Итого		11416	337	3296652	—	479763
II. Съ участка Маріановка— Юргамышъ на сѣтъ.						
1	Молочные скопы (масло сливоч)	1089	337	366993	1/30	122330
2	Жиры и сало	140	337	47180	1/58	8134
3	Кожи и шкуры сырыя	284	337	95708	1/43	22257
4	Мясо и свинина	1006	337	339022	1/43	78842
5	Шерсть и щетина	21	337	7077	1/43	1646
6	Яйца	99	337	33333	1/50	6666
7	Желѣзо и сталь	4	337	1348	1/62	217
8	Рыба всякая	4	337	1348	1/23	586
9	Крупный рогатый скотъ и лошади (количество головъ)	45671	337	—	10*)	143907
10	Свиньи и бараны (вѣсомъ)	10	337	3370	1/15	2247

*) 10 коп. съ вагона и версты считая въ среднемъ 10 головъ на одинъ вагонъ (4567 ваг. × 3370 = 143907).

№№ по порядку.	Наименованіе грузовъ.	Всѣъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ грузовъ.		Пудо-верстная ставка.	Выручка въ руб- ляхъ.
			Въ верстахъ.	Въ тыся- чахъ пудо- верстъ.		
11	Мѣдь не въ дѣлѣ	308	337	103796	1/24	43248
2	Мѣховой товаръ	110	337	37070	1/14	26478
13	Хлѣбные грузы на Екатеринб.	7220	337	2433140	1/80	304142
	Хлѣбные грузы на Богданов.	569	243	138267	1/46	30058
14	Ирбитскіе ярмарочн. грузы черезъ Богдановичъ	50	243	12150	1/18	6750
15	Прочіе грузы	29	317	9773	1/29	3370
Итого		10943	—	3629575	—	800878
А всего транзита		22359	—	6926227	—	1280641
На одну версту		66,8	—	—	—	3800

Валовой доходъ
проектируемой
линии.

Соединивъ въ одну таблицу всѣ под-
считанныя выше статьи перевозокъ, получимъ
слѣдующій валовой доходъ проектируемой ли-
нии отъ товарнаго и пассажирскаго движенія:

Наименованіе статей.	Тысячи пу- довъ	Тысячи пу- до-верстъ.	Выручка въ рубляхъ.
Отправление	29412	2596608	981121
Прибытіе	4353	700960	190096
Транзитъ	22359	6926227	1280641
Пассажирск. движ.	—	—	337000
Всего	56124	10223795	2788858
Что составитъ въ среднемъ на одну версту дороги	166,5	30337,7	8275,5

**Эксплоатаціон-
ный расходъ.**

Въ виду незначительнаго пассажирскаго движенія, для выполненія его достаточно одной пары товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, что дастъ въ годъ $337 \times 2 \times 365 = 246010$ поѣздовъ.

Нагрузку товаро-пассажирскаго поѣзда принимаемъ въ 8000 пуд.

Такимъ образомъ, при совмѣстномъ товаро-пассажирскомъ движеніи будутъ выполнены:

$$8000 \times 246010 = 1.968,080 \text{ тыс. пудовъ.}$$

Общее количество пудовъ отъ грузовъ, предположенныхъ къ перевозкѣ равно 10.223,795 тыс. пудовъ, изъ которыхъ 1.968,080 тыс. пудовъ выполняются парой товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, а прочее количество дастъ, принимая вѣсъ груза одного поѣзда въ 12 тыс. пудовъ:

$$\frac{(10.223,795 - 1.968,080)}{12,000} = 687,976 \text{ поѣздо-вер.}$$

Всего на дорогѣ потребно поѣздовъ $(687,976 + 246,010) = 933,986$, а съ прибавленіемъ 5% на хозяйственное движеніе, получается 980,685 поѣздовъ.

Норма въ 65 коп. съ поѣздовъ для зависящихъ отъ движенія расходовъ опредѣляетъ общій расходъ, зависящій отъ движенія въ $65 \times 980,685 = 637,445$ руб.

Расходы, независящіе отъ движенія, при нормѣ въ 2,500 руб. на версту, выразятся въ: $2,500 \times 337 = 842,500$ руб.

Слѣдовательно, общая сумма эксплуатаціонныхъ расходовъ выразится суммой:

$$637,445 + 842,500 = 1.479,945, \text{ т.-е. } 53,7\% \text{ отъ валового дохода.}$$

Въ приведенномъ расчетѣ всѣ нормы эксплуатаціонныхъ расходовъ (вѣсъ груза поѣзда и процентное отношеніе хозяйственныхъ поѣздовъ къ общему пробѣгу) приняты согласно

нормамъ, установленнымъ журналомъ Комиссіи о новыхъ дорогахъ.

Чистая прибыль. Валовой доходъ . . . 2.788,858 руб.

Расходъ эксплуатаціи . . . 1.479,945 руб.

Чистый доходъ . . . 1.308,913 руб.

**Финансовые
результаты.**

Строительная стоимость проектируемой линіи съ подвижнымъ составомъ опредѣлилась въ . . . 15.165,000 руб.

При отчисленіи изъ дохода дороги 4,5% на строительный капиталъ, чистая прибыль опредѣляется $1.308,913 - 682,421 = 626,492$ руб.

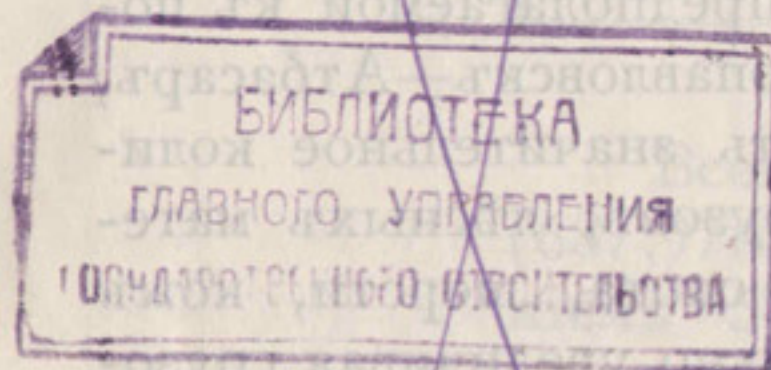
Примѣчаніе. Въ настоящую записку не вошли грузы съ предполагаемой къ постройкѣ линіи Петропавловскъ—Атбасаръ, могущей дать и взять значительное количество хлѣбныхъ грузовъ, лѣсныхъ матеріаловъ, мяса, сала, скота, шерсти, кожъ и т. п., которые сильно увеличивая грузооборотъ проектируемой линіи, значительно повысила бы и ея прибыль.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Изъ всего изложеннаго выше видно, что желѣзнодорожная линія отъ Екатеринбурга до Кургана черезъ Синарскую и Шадринскъ, во-первыхъ, имѣетъ большое транзитное значеніе не только для грузовъ участка Челябинскъ—Омскъ, но и для грузовъ, идущихъ изъ Восточной Сибири на Сѣверъ Европейской Россіи, что она, во-вторыхъ, является дорогой доходной и, въ-третьихъ, что она существенно необходима для обслуживанія Исетскаго промышленнаго района.

Проектъ этой линіи, выдвинутый въ 1884 г., т.-е. тридцать лѣтъ тому назадъ, въ средней своей части, отъ ст. Синарской до гор. Шадринска, получилъ уже осуществленіе; восточ-

ный ея участокъ, отъ Шадринска до Кургана, Сибирскій Порайонный Комитетъ въ засѣданіяхъ весенней сессіи 1914 г. призналъ подлежащимъ постройкѣ средствами казны; что касается концевго западнаго участка, то за постройку его въ видѣ Исетскаго подъѣзднаго пути высказался еще въ 1911 году Восточный Порайонный Комитетъ, находя этотъ путь безубыточнымъ даже при условіи включенія его въ общую тарифную схему. Такимъ образомъ, по частямъ линія Екатеринбургъ—Синарская—Шадринскъ—Курганъ признана необходимой и середина ея уже построена. Въ виду этого въ настоящее время остается высказаться за сооруженіе этой линіи въ цѣломъ, о чемъ Екатеринбургскій Биржевой Комитетъ и имѣетъ честь покорнѣйше просить Сибирскій Порайонный Комитетъ.



Предсѣдатель Биржевого
Комитета *П. Иваховъ.*



В. 7201
2/11/27

148

191

