

Общество Московско-Казанской желѣзной дороги.



Л И Н И Я

КАЗАНЬ-ЕКАТЕРИНБУРГЪ

съ вѣтвями къ гор. Малмыжу и Ижевскому
и Камско-Воткинскому заводамъ.

МОСКВА.

Т—во „Печатня С. П. Яковлева“. Петровка, Салтыковский переулокъ, домъ Т—ва, № 9.

1911.

**Линія Казань—Екатеринбургъ (863 вер.), съ вѣтвями
Малмыжской (70 в.) и Ижевской (109 в.).**

Линія Казань—Екатеринбургъ, начинаясь отъ города Казани и прорѣзывая Казанскій уѣздъ, направляется почти прямо на востокъ. На 72-ой верстѣ магистрالی у гор. Арска къ ней примыкаетъ съ сѣвера-востока вѣтвь отъ гор. Малмыжа протяженіемъ 70 верстъ. Приблизительно на 158-ой верстѣ отъ Казани линія переходитъ черезъ р. Вятку около деревни Нижняя Шуны, расположенной на правомъ берегу этой рѣки въ 67 верстахъ отъ впаденія ея въ Каму. Далѣе проектируемая линія, захватывая весьма незначительно южный уголъ Малмыжскаго уѣзда Вятской губерніи, идетъ къ городу Сарапулу черезъ уѣзды Елабужскій и Сарапульскій. Не доходя до города Сарапула, на 275 верстѣ отъ Казани, идетъ прямо на сѣверъ вѣтвь къ Ижевскому заводу протяженіемъ 49 верстъ. Отъ Ижевскаго завода вѣтвь, направляясь на сѣверо-востокъ, подходитъ къ Камско-Воткинскому заводу на разстояніи 60 верстъ отъ Ижевскаго. Перейдя р. Каму у г. Сарапула приблизительно въ 355 верстахъ отъ Казани, проектируемая линія вступаетъ въ предѣлы Пермской губерніи, сворачиваетъ около Камбарскаго завода нѣсколько къ югу и идетъ вдоль р. Буя по южной окраинѣ Осинскаго уѣзда, пересѣкая при этомъ нѣсколько разъ извилистую границу, отдѣляющую этотъ уѣздъ отъ Бирскаго уѣзда Уфимской губерніи. Въ нѣсколькихъ верстахъ южнѣе стекляннаго Тюинскаго завода линія входитъ въ Красноуфимскій уѣздъ, направляясь на сѣверо-востокъ къ городу Красноуфимску, отъ котораго идетъ по долинѣ р. Бисерти, подходитъ къ гор. Екатеринбургу съ южной стороны города и соединяется съ линіей Екатеринбургъ—Тюмень около станціи Истокъ.

Вопросъ о необходимости сближенія Сибири и Дальняго Востока съ Европейской Россіей породилъ цѣлую литературу; кромѣ того, онъ неоднократно служилъ предметомъ обсужденія многочисленныхъ совѣщаній и комиссій, а потому важность значенія проектируемой линіи, какъ транзитной магистрالی, не нуждается въ особыхъ подтвержденіяхъ и дока-

зательствахъ и здѣсь по этому поводу придется отмѣтить сравнительно немного.

Осенью 1909 года было приступлено къ сооруженію линіи Тюмень—Омскъ и, такимъ образомъ, Сибирская ж. д. получаетъ въ Екатеринбургѣ второе соединеніе съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Съ другой стороны, уже начаты работы по сооруженію спрямляющей линіи между Москвой и Казанью (Люберцы—Шихраны) и моста черезъ Волгу около этого города. Такимъ образомъ, линія отъ Казани до Екатеринбурга является необходимымъ срединнымъ звеномъ въ цѣпи новаго кратчайшаго пути между центромъ Россіи и Омскомъ, т.-е. нашей дальневосточной окраиной; съ ея сооруженіемъ оставшаяся все еще неразрѣшенной до конца задача соединенія сибирской магистрали съ общей сѣтью будетъ выполнена и въ связи съ построенными уже и разрѣшенными къ сооруженію линіями общая картина этого соединенія получить стройныя, планомѣрныя очертанія, а именно: линія С.-Петербургъ—Вологда—Вятка, вмѣстѣ съ спрямленіемъ Пермь-Кунгуръ—Екатеринбургъ, даетъ кратчайшій выходъ на Петербургъ и Ревель для грузовъ со всей Сибирской жел. дороги и съ дорогъ Забайкальской, Китайско-Восточной и Уссурийской, линія Буй—Даниловъ—Рыбинскъ, вмѣстѣ съ тѣмъ же Пермскимъ спрямленіемъ, образуетъ кратчайшее направленіе для выхода ихъ въ южные порты Балтійскаго моря—Ригу, Виндаву и Либаву, а линіи Казань—Екатеринбургъ и разрѣшенная къ постройкѣ Симбирскъ—Чимшы (около Уфы) раздѣляютъ между собой грузы Центральной Россіи такимъ образомъ, что грузы на участокъ Сибирской жел. дороги отъ Челябинска до Омска (и обратно) перейдутъ на линію Симбирскъ—Чимшы, а грузы на участокъ Сибирской жел. дороги отъ Омска до Иркутска и на дороги Забайкальскую, Китайско-Восточную и Уссурийскую будутъ перевозиться при посредствѣ линіи Казань—Екатеринбургъ.

Границы транзитнаго движенія для линіи Казань—Екатеринбургъ, однако, не останутся на Москвѣ и ея районѣ и въ сферу тяготѣнія новой линіи войдутъ дороги громадной территоріи Европейской Россіи, имѣющей видъ сектора, у котораго центромъ является Москва, радіусами съ одной стороны линія Граево — Бѣлостокъ — Волковыскъ — Барановичи — Минскъ — Орша — Смоленскъ — Вязьма, съ другой стороны—линія Новоселица—Окница—Жмеринка — Вапнярка — Цвѣтково — Бобринская — Черкассы — Переяславъ—Вахмачъ—Брянскъ — Орелъ—Горбачево — Тула, а дугой—линія западной сухопутной границы отъ Граево до Новоселицы.

Въ краткихъ словахъ, для всего этого района, а, главнымъ образомъ, для Москвы новая линія, даю-

щая сокращеніе на 111 в. *) имѣть то значеніе, что, облегчая и упрочивая переселенческое движеніе, ставшее первѣйшей задачей нашихъ дней, она способствуетъ увеличенію потребленія продуктовъ фабричной и заводской промышленности на нашей дальневосточной окраинѣ, а если вспомнить о закрытіи въ 1908 году портофранко во Владивостокѣ, направленномъ къ поддержанію отечественной промышленности, то нельзя не признать, что сооруженіе линіи Казань—Екатеринбургъ, удешевляющее доставку товаровъ на Дальній Востокъ, должно облегчить появленіе тѣхъ результатовъ, ради которыхъ было осуществлено это мѣропріятіе.

Попутно, сооруженіе линіи Казань—Екатеринбургъ сближаетъ заводы Западнаго Урала съ центральной Россіей и, удешевляя доставку горнозаводскихъ продуктовъ, упрочить и расширить этимъ заводамъ рынки сбыта. Кромѣ того, новая линія облегчитъ заводамъ задачу обезпеченія себя топливомъ. Мало разсчетливое пользованіе лѣсными богатствами привело нѣкоторые заводы срединнаго Урала къ необходимости выписывать донецкій уголь; сооруженіе новой линіи будетъ для этихъ заводовъ тѣмъ болѣе кстати, что оно удешевитъ доставку этого груза почти на 1½ коп. Несомнѣнно, что облегченіе сбыта продуктовъ и полученія топлива въ значительной степени можетъ способствовать благополучному разрѣшенію того затяжнаго кризиса, который въ настоящее время наблюдается на Уралѣ.

Не менѣе важное значеніе новая линія будетъ имѣть и для той мѣстности, по которой она пройдетъ. Въ настоящее время громадный районъ, состоящій изъ губерній Вятской, Пермской и Уфимской, обслуживается желѣзными дорогами только по окраинамъ его. Средняя часть, правда, прорѣзывается рѣками Камой, Вяткой и ихъ притоками, но сфера воздѣйствія этихъ рѣкъ не велика, условія судоходства оставляютъ желать много лучшаго, а потому представляются вполне понятными многочисленныя ходатайства мѣстнаго населенія о какой бы то ни было желѣзной дорогѣ и куда бы то ни было.

Вліяніе новой линіи на развитіе сельскаго хозяйства въ различныхъ мѣстностяхъ будетъ не одинаковое. Участокъ дороги отъ Казани до Сарапула пройдетъ по мѣстности, населенной достаточно густо. Вліяніе рѣкъ Вятки и Камы здѣсь сказалось въ достаточной распашкѣ удобной земли, такъ какъ хотя и съ затрудненіями, обычно связанными съ водной перевозкой, но тѣмъ не менѣе сбытъ хлѣба для этого района былъ обезпеченъ, а потому ожидать здѣсь особеннаго расширенія посѣвной площади не прихо-

*) Москва—Омскъ въ сѣверномъ направленіи черезъ Вятку и Пермь—2536 вер., а черезъ Казань—Екатеринбургъ—2425 верстъ.

дится. Тѣмъ не менѣе, обеспечивая возможность сбыта хлѣба и другихъ продуктовъ круглый годъ, новая дорога будетъ способствовать повышенію мѣстныхъ цѣнъ, что подниметъ благосостояніе края.

Гораздо большее значеніе дорога будетъ имѣть для сельскаго хозяйства закамскаго района.

Тамъ наблюдается съ одной стороны наличность громадныхъ надѣловъ, до 40 десятинъ на душу, у сельскаго населенія и, съ другой стороны, полное почти безземелье у заводскаго населенія, вынудившее его искать средствъ къ жизни въ различныхъ кустарныхъ промыслахъ. Наличностью громадныхъ надѣловъ объясняется практикующаяся здѣсь залежная система, передъ которой трехпольная кажется совершенствомъ сельскохозяйственной техники.

Крайне низкія цѣны, обусловливаемая отдаленностью рынковъ сбыта, не даютъ возможности перейти къ болѣе интенсивнымъ формамъ хозяйства, а потому проведеніе желѣзной дороги въ этомъ краѣ должно произвести коренной переворотъ, къ истинному благополучію мѣстнаго населенія.

Условія сбыта хлѣба въ этомъ районѣ весьма тяжелыя. Главная масса его сосредоточивается въ Красноуфимскѣ и на пристани Усть-Машъ (оба на р. Уфѣ). Еще съ осени строятся громадныя баржи, которыя грузятся въ продолженіи зимы и весной сплавляются внизъ однимъ только рейсомъ. Въ силу этого, торговля сосредоточена въ рукахъ нѣсколькихъ скупщиковъ, диктующихъ населенію крайне низкія цѣны. Проведеніе дороги, съ одной стороны, будетъ способствовать расширенію посѣвной площади, для чего имѣются, какъ сказано выше, весьма вѣскія данныя, а, съ другой стороны, демократизируя хлѣбную торговлю, благодаря неразрывно связанному съ проведеніемъ дороги появленію мелкихъ скупщиковъ, вызоветъ повышеніе цѣнъ, а также ускоритъ денежное обращеніе.

Въ районѣ дороги находятся различные заводы и фабрики, правда не особенно многочисленные. Не говоря пока о такихъ крупныхъ предпріятіяхъ, какъ Ижевскій оружейный, Камско-Воткинскій паровозный и горные заводы Западнаго Урала, необходимо отмѣтить наличность стеклянныхъ, винокуренныхъ, кожевенныхъ, скипидарныхъ, веревочныхъ и канатныхъ заводовъ и фабрикъ. Многіе изъ нихъ расположены вдалькѣ отъ водныхъ путей сообщенія и, несмотря на отсутствіе дешеваго транспорта, успѣшно развиваютъ свое производство, находя сбытъ иногда далеко за предѣлами своего района. Значеніе для нихъ желѣзной дороги, значительно удешевляющей подвозъ сырья и сбытъ продуктовъ, будетъ велико.

Не менѣе важными по суммѣ вырабатываемыхъ продуктовъ являются кустарные промыслы, имѣющіе

въ районѣ дороги неодинаковое значеніе. Отъ Казани до Камы кустарные промыслы являются, какъ почти повсемѣстно въ Россіи, слѣдствіемъ зимнихъ досуговъ и ихъ значеніе не велико, а потребление не идетъ дальше ближайшаго базара. Другое дѣло въ Пермской губерніи, гдѣ населеніе горныхъ заводовъ, закрывшихся послѣ крестьянской реформы, не получившее достаточно земли и рядомъноколѣній воспитанное въ привычкѣ къ механическому труду, стало искать средствъ къ жизни въ различныхъ ремеслахъ и промыслахъ. Главнѣйшее мѣсто занимаетъ изготовленіе сельскохозяйственныхъ машинъ. На этомъ промыслѣ специализировалось населеніе Верхне и Нижне-Саранинскаго заводовъ Красноуфимскаго уѣзда. Ежегодное производство достигаетъ 30—35 тысячъ молотилокъ и другихъ земледѣльческихъ машинъ. Качество этихъ машинъ настолько удовлетворительно, что нѣкоторые кустари получаютъ крупные заказы отъ Главнаго Переселенческаго Управленія. На мѣстѣ сбытъ не особенно великъ, главная масса сплавляется по р. Уфѣ, а нѣкоторая часть идетъ въ Сибирь. Проведеніе желѣзной дороги врядъ ли убьетъ эти промыслы подвозомъ машинъ фабричнаго производства, такъ какъ въ районѣ дороги и въ настоящее время распространены машины американскаго происхожденія; наоборотъ, слѣдуетъ предположить, что желѣзная дорога, удешевляя перевозку и ускоряя, благодаря операциі наложенныхъ платежей, полученіе денегъ съ покупателей, благотворно повліяетъ на развитіе промысла.

Насколько можетъ отразиться проведеніе желѣзной дороги на развитіи крупныхъ заводовъ и на благополучіи городовъ Сарапула и Красноуфимска, говорить не приходится; исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи знаетъ не мало яркихъ тому примѣровъ; къ нимъ, несомнѣнно, присоединятся и результаты вліянія линіи Казань—Екатеринбургъ.

Линія Казань—Екатеринбургъ будетъ имѣть двойственное отношеніе къ воднымъ путямъ сообщенія. Волга, Вятка, Кама будутъ конкурировать съ ея головнымъ участкомъ, въ Сарапулѣ же ихъ интересы будутъ совпадать съ интересами линіи, такъ какъ желѣзная дорога будетъ подвозить нѣкоторые грузы къ водѣ и получать съ нея другіе для доставки вглубь своего района. Однако, надо отмѣтить, что конкуренція съ головнымъ участкомъ не проявитъ особенной остроты, такъ какъ линія проходитъ параллельно водѣ, приближаясь къ ней не менѣе 50 верстъ. Если нѣкоторые грузы будутъ отняты отъ водной перевозки на головномъ участкѣ, то гораздо большее количество совершенно новыхъ грузовъ будетъ дано водѣ желѣзной дорогой въ Сарапулѣ, и возможные убытки судоходства будутъ компенсированы.

Стратегическое значеніе линіи, соединяющей Казанскій военный Округъ и его пороховые заводы съ восточной окраиной и дающей выходъ грузамъ Псковскаго оружейнаго и сталедѣлательнаго заводовъ на общую сѣть дорогъ Европейской и Азіатской Россіи, настолько серьезно, что не нуждается въ особомъ поясненіи.

Линія Казань — Екатеринбургъ имѣетъ площадь района тяготѣнія въ 44.460 квадратныхъ верстѣ съ населеніемъ въ 1.229,3 тыс. человекъ, не считая населенія города Сарапула.

По отдѣльнымъ уѣздамъ районъ тяготѣнія и его населеніе распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

У ѣ з д ы.	Общая площадь уѣздовъ.		Изъ нея относительно къ району.		% отношеніе площади района къ площади уѣздовъ.
	Кв. в.	Тыс. десятинъ.	Кв. в.	Десятинъ.	
Казанскій	5.012	522,1	3.409	355.104	68,0
Царевококшайскій	7.118	741,5	392	40.833	5,5
Лаишевскій.....	5.033	524,2	1.429	148.854	28,4
Мамадышскій.....	4.888	509,2	2.613	272.187	53,5
Малмыжскій.....	14.065	1.465,0	2.077	216.354	14,6
Елабужскій.....	7.420	772,9	3.798	395.625	51,2
Сарапульскій	13.108	1.365,4	3.401	354.271	26,0
Осинскій	16.911	1.761,6	6.760	704.166	40,0
Бирскій	21.630	2.253,1	8.021	835.521	37,1
Красноуфимскій.....	21.514	2.341,0	12.560	1.308.333	58,4
Всего въ районѣ	—	—	44.460	4.631.248	—

У ѣ з д ы.	Населеніе въ районѣ линіи тыс. душъ.	Число жителей на 1 кв. вер.
Казанскій	179,4	53,6
гор. Арекъ	1,2	—
Царевококшайскій.....	7,0	18,0
Лаишевскій.....	56,9	39,8
Мамадышскій.....	118,3	45,3
Малмыжскій.....	47,4	22,8
Елабужскій.....	139,5	36,7
Сарапульскій	118,3	34,8
Осинскій	151,8	22,5
Бирскій	220,7	27,5
Красноуфимскій.....	182,0	14,5
гор. Красноуфимскъ.....	6,8	—
Итого въ районѣ	1.229,3	27,5

Распределение земли между отдельными категориями владельцев выражается следующими соотношениями:

У ъ з д ы.	Въ процентахъ:			
	Крестьян. земельная.	Частно-владельческ. земли.	Земли Казны и Удѣловъ.	Земли прочихъ учреждений.
Казанскій	73,1	10,4	13,6	2,9
Царевококшайскій	29,7	2,7	67,3	0,3
Лапшевскій	52,2	37,7	9,1	1,0
Мамадышскій	70,7	7,4	21,3	0,6
Малмыжскій	52,7	3,4	43,6	0,3
Елабужскій	73,0	9,8	16,6	0,6
Сарапульскій	56,4	0,9	42,2	0,5
Осинскій	54,1	14,6	24,8	6,5
Бирскій	74,5	19,1	6,1	0,2
Красноуфимскій	35,8	18,7	27,5	18,0

Количество воздѣлываемой земли въ уѣздахъ, входящихъ въ районъ новой линіи представляется въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Хлѣбные грузы.

У ъ з д ы.	Пахотная земля.		Посѣвная площадь.	
	% отноше- ніе къ об- щей площа- ди уѣздовъ.	Количество въ районѣ десятичъ.	% отноше- ніе къ обл. код. пахот- ной земли.	Количество въ районѣ десятичъ.
Казанскій	63,8	226.556	67,8	153.724
Царевококшайскій	19,6	8.003	63,3	5.066
Лапшевскій	57,6	85.740	66,8	57.279
Мамадышскій	56,7	154.330	67,5	104.283
Малмыжскій	30,4	65.772	68,6	45.165
Елабужскій	43,9	173.679	68,7	119.316
Сарапульскій	44,2	156.588	65,7	102.894
Осинскій	28,0	197.559	65,6	129.703
Бирскій	32,5	271.550	70,1	190.414
Красноуфимскій	15,6	204.100	63,1	128.752
Всего въ районѣ....	33,3	1.543.887	67,1	1.036.596

Первое мѣсто среди воздѣлываемыхъ злаковъ занимаетъ рожь; ей принадлежитъ въ среднемъ почти

46% всей посѣвной площадп. За ней слѣдуетъ овесъ, пшеница, которая въ нѣкоторыхъ уѣздахъ уступаетъ свое мѣсто гречихѣ. Детальное распредѣленіе между отдѣльными сортами хлѣбовъ уematривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

У ѣ з д ы.	Рожь.		Овесъ.		Пшеница.		Ячмень.		Гречиха.		Остальн. хлѣба.	
	% къ общ. посѣвн. площади.	Количество десятинъ.	% къ общ. посѣвн. площади.	Количество десятинъ.	% къ общ. посѣвн. площади.	Количество десятинъ.	% къ общ. посѣвн. площади.	Количество десятинъ.	% къ общ. посѣвн. площади.	Количество десятинъ.	% къ общ. посѣвн. площади.	Количество десятинъ.
Казанскій.....	48,9	75.208	20,6	31.769	3,2	4.894	2,4	3.630	15,6	24.007	5,3	8.111
Царевokokшайскій.....	48,2	2.440	29,7	1.508	8,4	426	1,2	60	5,1	260	4,7	240
Лаишевскій.....	48,8	27.946	20,3	11.643	0,8	457	0,5	307	18,5	10.611	6,7	3.855
Мамадынскій.....	49,2	51.306	24,8	25.830	1,3	1.313	2,8	2.962	9,9	10.348	8,7	9.127
Малмыжскій.....	49,7	22.455	38,2	17.256	0,4	168	1,4	645	3,1	1.418	2,5	1.114
Елабужскій.....	49,3	58.811	35,2	42.021	0,4	430	0,9	1.134	6,0	7.180	4,4	5.245
Саранульскій.....	41,5	42.670	32,6	33.502	3,8	3.898	7,5	7.762	7,5	7.679	4,1	4.265
Осинскій.....	50,4	65.334	24,3	31.554	5,8	7.498	2,3	2.984	11,1	14.277	1,9	2.452
Бирскій.....	49,0	93.249	24,4	46.554	1,7	3.294	0,6	1.174	6,7	12.752	15,2	28.903
Красноуфимскій.....	28,3	36.498	37,7	48.524	26,8	34.529	1,7	2.001	0,8	1.054	0,8	1.069
Всего въ районѣ...	45,9	475.917	28,0	290.161	5,5	56.907	2,2	22.659	8,6	89.586	6,2	64.381

Выведенная на основаніи длиннаго ряда земскихъ статистическихъ данныхъ и свѣдѣній, даваемыхъ Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ, урожайность по отдѣльнымъ хлѣбамъ въ каждомъ уѣздѣ изображается слѣдующими цифрами:

У ѣ з д ы.	Рожь.	Овесъ.	Пшеница.	Ячмень.	Гречиха.	Остальные хлѣба.
Казанскій.....	38,9	32,9	25,1	23,5	18,3	26,9
Царевokokшайскій.....	42,1	35,5	29,9	35,1	22,2	32,8
Лаишевскій.....	44,4	31,8	27,1	32,0	20,5	28,4
Мамадынскій.....	34,9	25,1	19,6	54,3	21,8	23,5
Малмыжскій.....	35,9	34,2	32,3	45,6	21,6	31,7
Елабужскій.....	47,8	42,6	32,5	43,1	26,1	29,6
Саранульскій.....	37,0	35,0	30,4	38,4	25,3	27,0
Осинскій.....	38,2	32,7	28,5	37,3	25,2	30,1
Бирскій.....	46,9	35,9	31,0	33,6	31,4	29,3
Красноуфимскій.....	43,9	44,5	34,7	37,6	25,1	38,1

Общій сборъ всѣхъ хлѣбовъ, выводимый на основаніи всѣхъ предыдущихъ данныхъ, достигаетъ слѣдующихъ размѣровъ:

У т ъ з д ы.	Рожь.	Овесь.	Пшеница.	Ячмень.	Гречиха.	Остальн. хлѣба.	ИТОГО.
	Т ы с я ч л п у д о в ъ.						
Казанскій.....	2.925,6	1.045,2	122,8	85,3	439,3	218,2	4.836,4
Царевококшайскій	102,7	53,5	12,7	2,1	5,8	7,9	184,7
Лаишевскій.....	1.240,8	370,3	12,4	9,8	217,5	109,5	1.960,3
Мамадышскій.....	1.790,6	648,3	25,7	160,9	225,6	214,5	3.065,6
Малмыжскій.....	806,1	590,1	5,4	29,4	30,5	35,3	1.496,8
Елабужскій.....	2.811,2	1.790,1	13,8	48,9	187,4	155,4	5.006,8
Сарапульскій.....	1.578,8	1.172,5	118,5	298,1	191,3	142,1	3.504,3
Осинскій.....	2.495,8	1.031,8	213,7	111,3	359,8	73,8	4.286,2
Бирскій.....	4.373,4	1.671,3	102,1	39,4	400,4	846,9	7.433,5
Красноуфимскій...	1.602,3	2.159,3	1.198,2	75,2	26,5	40,7	5.102,2
Всего въ районѣ:	19.727,3	10.532,4	1.825,3	860,4	2.087,1	1.844,3	36.876,8

Вычитая изъ этой послѣдней цифры количество хлѣба, идущее на потребление, въ размѣрѣ 23 пуд. на наличную душу (считая въ томъ числѣ расходъ на прокормъ скота), получимъ, что общій излишекъ хлѣба составляетъ 8.600 тыс. пудовъ. Насколько это количество отвѣчаетъ дѣйствительности, можно провѣрить путемъ сопоставленія данныхъ водяной статистики. За послѣдніе 4 года, по которымъ разработана эта статистика, усматриваются слѣдующія цифры работы участковъ, обслуживающихъ районъ будущей линіи.

1904 г. 1905 г. 1906 г. 1907 г.
Тысячи пудовъ.

Рѣка Кама , отъ пристани Сайгатка, внизъ оба берега до устья р. Вѣлой и отъ устья этой рѣки правый берегъ до устья р. Вятки.	4.163	13.735	10.737	3.055
Правый берегъ той же рѣки отъ устья р. Вятки до впаденія въ Волгу .	1.279	1.130	1.142	231
Рѣка Вятка , оба берега отъ пристани Горки до впаденія ея въ Каму .	685	2.506	2.064	234
Рѣка Шоша	125	935	1.552	—
Рѣка Ижъ	49	907	547	155
Рѣка Бѣлая , правый берегъ.	337	1.207	1.389	218
Рѣка Уфа отъ гор. Красноуфимска до пристани Варяжъ.	535	1.324	2.530	1.508
Рѣка Буя	—	—	103	—
Всего	5.894	20.164	18.922	5.170
Среднее за 4 года—12.537 т. п.				

Преуменьшенность цифръ водяной статистики противъ дѣйствительности достаточно извѣстна, а потому, если даже эти цифры, завѣдомо преуменьшен-

ныя, оказываются выше исчисленныхъ теоретическимъ путемъ, то слѣдуетъ предположить, что свободный излишекъ хлѣба, идущій въ настоящее время, нѣсколько больше. Однако принимать какую-либо иную цифру, кромѣ исчисленной, не представляется возможнымъ по тѣмъ соображеніямъ, что за водой всегда останутся значительныя перевозки хлѣба и теоретическое разграниченіе на картѣ сферъ воздѣйствія того и другого рода транспорта не исчерпываетъ вовсе вопроса о конкуренціи.

По отдѣльнымъ участкамъ дороги остатки хлѣба, идущіе на вывозъ, распредѣляются такъ:

- 1) на участокъ отъ Казани до Вятки.... 1.900 т. п.
- 2) на участокъ отъ Вятки до Сарапула.. 2.790 „ „
- 3) на участокъ отъ Сарапула до Екатерин-
бурга..... 3.910 „ „

Какъ усматривается изъ таблицы, приводящей количество населенія въ районѣ, населеніе города Сарапула не было включено въ общій итогъ этой таблицы. Основаніемъ къ этому исключенію послужило то соображеніе, что обыватели города Сарапула, расположеннаго на берегу р. Камы, отличающейся здѣсь своимъ полноводіемъ, рѣдко будутъ пользоваться желѣзной дорогой при выпискѣ продуктовъ потребленія первой необходимости. Сказанное относится, главнымъ образомъ, къ хлѣбу, и если считать, что на потребленіе городского населенія въ количествѣ 22 тыс. человекъ понадобится $\frac{1}{2}$ милліона пудовъ хлѣба, то слѣдуетъ предположить, что половина этой массы хлѣба будетъ подвезена изъ Сарапульскаго уѣзда гужомъ, минуя желѣзную дорогу, и только другая половина будетъ доставлена по жел. дорогѣ изъ ближайшихъ селеній Осинскаго уѣзда, т.-е. съ другого берега р. Камы.

Вслѣдствіе этихъ соображеній, количество хлѣба, ожидающееся на участкѣ Вятка — Сарапуль, уменьшено на 250 т. п., а другіе 250 т. п. учтены, какъ подлежащіе перевозкѣ изъ-за Камскаго участка, въ мѣстномъ сообщеніи до гор. Сарапула.

Для того, чтобы опредѣлить, какое количество хлѣба по каждому участку будетъ подвезено въ мѣстномъ сообщеніи для сдачи на воду и какое количество пойдетъ въ прямомъ сообщеніи, можно воспользоваться указаніями статистики Самаро-Златоустовской жел. дороги, которая находится почти въ томъ же положеніи по отношенію къ водѣ, какъ и проектируемая линія.

Въ 1908 году Самаро-Златоустовская ж. д., на участкѣ Смышляевка - Бугурусланъ, протяженіемъ 149 верстъ (исключая участокъ Кротовка-Сургутъ) отправила всего 4.420 тыс. пуд. хлѣба. Изъ нихъ въ Самару прослѣдовало 2.587 тыс. пуд., а на прямое сообщеніе 1.833 т. п. Другими словами, на воду было сдано

58,5%, а на прямое сообщеніе—41,5%. Тоже соотношеніе, округляя до 60 и 40, можно принять и для участковъ новой линіи отъ Казани до Вятки и отъ Вятки до Сарапула. Для участка отъ Сарапула до Екатеринбургa это соотношеніе уже не подходитъ, а если обратиться къ опыту той же Самаро-Златоустовской жел. дор., то можно увидѣть, что въ 1908 году изъ общаго количества отправленнаго хлѣба 62% пришлось на прямое сообщеніе, 6% въ мѣстномъ сообщеніи, кромѣ станцій Батраки, Самара и Уфа, и 32% на эти три станціи.

Принимая съ округленіемъ то же соотношеніе, можемъ установить, что съ закамскаго участка новой линіи будетъ отправлено 65% на прямое сообщеніе и 35% будетъ подвезено къ водѣ.

Такимъ образомъ, распредѣленіе всего количества хлѣба по различнымъ сообщеніямъ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

	На воду.	На прямое сообщеніе.
1) Участокъ отъ Казани до р. Вятки.	1.140 т. п.	760 т. п.
2) Участокъ отъ р. Вятки до г. Сарапула.	1.525 т. п.	1.015 т. п.
3) Участокъ отъ г. Сарапула до Екатеринбургa ..	1.280 т. п.	2.380 т. п.
4) Съ закамскаго участка до г. Сарапула на его мѣстное потребленіе... ..	250 т. п.	—

Хлѣбъ, идущій на прямое сообщеніе, пойдетъ преимущественно въ С.-Петербургъ, Новый Портъ и Ревель.

Слѣдующимъ грузомъ, также продуктомъ сельскаго хозяйства, является ленъ и конопля. Сборы сѣмени и волокна этихъ растений въ районѣ дороги представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Ленъ и конопля.

У ъ з д ы.	Л е н ь.			К о н о п л я.		
	Посѣви. площадь.	Сборъ сѣмени.	Сборъ волокна.	Посѣви. площадь.	Сборъ сѣмени.	Сборъ волокна.
Казанскій	724	18.824	28.308	374	9.013	13.127
Царевококшайскій	33	910	1.435	31	1.057	1.438
Ланшевскій	896	23.206	25.851	490	14.259	27.979
Мамадышскій	1.960	51.744	63.504	1.145	33.205	34.693
Малмыжскій	787	21.721	30.220	547	18.543	17.395
Елабужскій	2.540	64.516	66.294	1.239	42.993	38.161

У ъ з д ы.	Л е н ь.			К о н о п л я.			
	Посѣвн. площадь.	Сборъ сѣмени.	Сборъ волокна.	Посѣвн. площадь.	Сборъ сѣмени.	Сборъ волокна.	
Сарапульскій	2.038	45.244	57.879	497	15.308	15.755	
Осинскій	3.288	61.156	90.420	1.266	40.005	41.524	
Вирскій	1.145	29.197	28.281	1.863	63.528	55.890	
Красноуфимскій	2.539	42.401	77.439	1.189	44.111	32.578	
Итого въ районѣ...	15.950	358.919	472.631	8.641	282.022	278.540	

Точныхъ данныхъ о томъ, какое количество сѣмени и волокна будетъ вывезено и сколько останется для потребления на мѣстѣ, не имѣется, но можно съ достаточной достовѣрностью предположить, что льняное сѣмя и волокно почти полностью поступятъ на желѣзную дорогу, половина коноплянаго сѣмени останется на мѣстѣ для переработки на мѣстныхъ маслобойныхъ заводахъ, а пенька частью будетъ переработана на мѣстныхъ веревочныхъ заводахъ, имѣющихъ весьма ограниченный мѣстный рынокъ сбыта. Поэтому въ подсчетъ грузооборота включаются слѣдующія цифры:

$$\text{сѣмена масляничныя} \left(360 + \frac{280}{2} \right) = 500 \text{ т. п.}$$

кудель.....470 т. п.

пенька.....150 т. п.

Распредѣленіе сѣмени между водой и жел. дорогой будетъ такое же, какъ и по зерновому хлѣбу, т.-е. въ среднемъ 50% на воду и 50% на дорогу, съ тѣми же средними пробѣгами, которые получаютъ по хлѣбу, т.-е. для перевозокъ на воду—45 в. и для перевозокъ на прямое сообщеніе—375 верстѣ. Всѣ эти грузы, предполагаемые къ вывозу на прямое сообщеніе, пойдутъ, какъ и хлѣбъ, въ порты Балтійскаго моря.

Яичные грузы.

Относительно перевозки яицъ какихъ-либо точныхъ указаній не имѣется. Сравнительно еще недавно Казань являлась центромъ яичной отправки изъ района новой дороги и тогда ея отправленіе достигало 1 милліона пудовъ. За послѣднее время, однако, эта перевозка стала падать и сейчасъ оттуда отправляется не свыше 700 тыс. пудовъ. Сосѣдняя съ новой линіей Самаро-Златоустовская жел. дорога отправляетъ ежегодно до 300 тыс. пудовъ, но надо сказать, что районъ названной дороги въ этомъ отношеніи далеко уступаетъ району новой линіи, гдѣ

разведение домашней птицы дѣлаетъ гораздо большіе успѣхи. Поэтому можно принять, что вывозъ яицъ по новой линіи будетъ около 600 тыс. пудовъ съ назначеніемъ, главнымъ образомъ, въ Ригу.

Наименѣе поддающимися точному учету являются лѣсные грузы. Лѣсныя площади встрѣчаются въ районѣ линіи на всемъ ея протяженіи. Но въ то время, какъ въ Казанской и Вятской губерніи лѣса едва хватаетъ на мѣстное потребленіе, — въ Пермской губерніи лѣсныя богатства зачастую пропадаютъ за полнымъ почти отсутствіемъ путей сообщенія.

Данныя о количествѣ лѣсныхъ площадей, ихъ эксплуатаціи и отпускѣ древесной массы крайне пестры, неточны и страдаютъ неполнотой. Итоги лѣсныхъ площадей по собраннымъ свѣдѣніямъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Лѣсные грузы.

У ъ з д ы.	Д Е С Я Т И Н Ъ .				
	Частно-влад.	Удѣльн.	Казен.	Крестьян.	ИТОГО.
Казанскій.....	13.153	944	18.136	—	32.233
Лаишевскій.....	6.483	—	8.287	—	14.770
Мамадышскій.....	16.497	—	60.693	—	77.190
Малмыжскій.....	3.150	—	77.808	14.591	95.549
Елабужскій.....	—	1.124	93.686	—	94.810
Сарапульскій.....	1.763	1.512	24.232	3.364	30.871
Осинскій.....	33.514	17.158	72.802	—	123.474
Бирскій.....	132.452				132.452
Красноуфимскій.....	201.490	—	122.236	—	323.726
Итого.....	—	—	—	—	925.075

Лѣса съ участка отъ Казани до гор. Сарапула не дадутъ, по всѣмъ вѣроятіямъ, ничего на желѣзную дорогу, такъ какъ у нихъ хорошо обезпеченъ сбытъ на мѣстѣ. Совершенно иначе обстоитъ дѣло на закамскомъ участкѣ, гдѣ лѣса эксплуатируются только по берегамъ сплавныхъ рѣкъ. Если обратиться къ статистикѣ водныхъ перевозокъ, то видно, что изъ района дороги вывозится слѣдующее количество дровъ и сортиментовъ:

Пристани на р.р.	Д р о в а.				Лѣсные строительные материалы.			
	1904	1905	1906	1907	1904	1905	1906	1907
	Т ы с я ч ь п у д о в ь.							
Камъ (13 прист. отъ Сакловскаго до Докши)	467	291	432	63	583	353	444	375
Вяткѣ (14 прист. отъ Стар. Бурца до устья).....	761	805	1.048	712	3.302	3.107	2.098	2908
Ижѣ	56	586	160	870	2.448	536	697	1770
Уфѣ (у. р. Б. Сараны)	—	—	—	—	—	—	547	—
Буй.....	136	72	—	19	90	188	85	16
Берсулъ.....	631	602	168	352	175	52	33	41
Тюя.....	—	—	—	—	381	31	105	118
Камбаркѣ	—	—	—	64	—	—	—	9
Итого.....	2.051	2.356	1.808	2.080	6.979	4.267	4.009	5.237
Среднее за 4 года	2.074 тыс. пуд.				5.123 тыс. пуд.			

Конечно, въ точкахъ пересѣченія новой линіи со сплавными рѣками дорога не отниметъ отъ воды ни одного пуда этихъ грузовъ, и на приведенныя цифры можно смотрѣть, лишь какъ на извѣстный показатель мощности района.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, а также принимая во вниманіе статистику Пермской жел. дороги, которая отправила въ 1908 г. 5,7 милл. пудовъ лѣса, 10,3 милл. пуд. дровъ и 2,3 милл. пудовъ угля, можно предположить, что на новую линію поступитъ около 3½ милл. пудовъ лѣса (съ распредѣленіемъ: 2 милл. на Каму для дальнѣйшаго сплава, 1 милл. на прямое сообщеніе въ центральныя и южныя губерніи и ½ милл. пудовъ въ гор. Сарапулъ, Сарапульскій и Елабужскій уѣзды), около 2½ милл. пудовъ дровъ на заводы западнаго Урала и около 800 тыс. пудовъ угля на тѣ же заводы.

Обиліе лѣса въ закамскихъ уѣздахъ вызвало къ жизни промыслы по обработкѣ дерева и его продуктовъ. Въ районѣ дороги встрѣчаются смолокуреныя, скипидарныя и перегончныя предпріятія, могущія, вѣроятно, съ проведеніемъ желѣзной дороги расширить размѣры своего производства. Около Красноуфимска населеніе занимается изготовленіемъ различныхъ деревянныхъ издѣлій, преимущественно гнутой мебели и деревянныхъ оконныхъ рамъ; въ Осинскомъ уѣздѣ въ селеніи Камбарскаго завода процвѣтаетъ промыселъ плетенія тарантасныхъ корпусовъ, при чемъ готовые тарантасы сбываются по Камѣ въ количествѣ около 30 т. пудовъ. Всѣ эти продукты и издѣлія имѣютъ хорошей сбытъ въ Сибири.

Принимая во вниманіе различныя показанія, можно включить въ грузооборотъ новой линіи:

Деревянные издѣлія	200 т. п.
Мочало и лубъ (въ Казань)	100 „ „
Ивовая кора (въ Казань)	75 „ „
„ „ (въ Сарапулъ на ко- жевенные заводы)	75 „ „
Смола	20 „ „
Скипидаръ	15 „ „

Въ районѣ новой линіи наблюдается значительное развитіе скотоводства, обусловленное наличностью обширныхъ луговъ и достаточнымъ обезпеченіемъ сбыта продуктовъ скотоводства. Кромѣ того, въ закамскомъ районѣ дѣлаетъ большіе успѣхи травосѣяніе *), и потому крестьянскій скотъ хорошо обезпеченъ сѣномъ. Примѣняясь къ статистикѣ Самаро-Златоустовской жел. дороги, можно предположить, что на дорогу поступаютъ слѣдующіе продукты скотоводства: до 150 т. пудовъ мяса, съ назначеніемъ въ Москву, около 80 т. пуд. сала для доставки на свѣчныя и мыловаренныя казанскіе заводы, до 50 т. пуд. шерсти—тоже въ Казань и овчинъ невыдѣланныхъ около 20 т. пуд.—туда же.

Продукты скотоводства.

Хотя въ районѣ линіи имѣются крупныя винокуренные заводы, однако разсчитывать на значительный вывозъ спирта по новой линіи не приходится, такъ какъ этотъ грузъ весьма упорно придерживается раньше принятыхъ средствъ передвиженія и съ трудомъ попадаетъ на желѣзную дорогу.

Спиртъ.

Главные заводы расположены въ закамскомъ районѣ, а именно: въ Осинскомъ уѣздѣ заводы—Федоровскій, съ производствомъ до 150 тыс. ведеръ, Михайловскій—до 150 тыс. ведеръ и Бикбардинскій—около 65 тыс. ведеръ, въ Красноуфимскомъ уѣздѣ—Тюшевскій заводъ—около 50 тыс. ведеръ и Бѣланкевскій—около 30 тыс. ведеръ. Общая производительность перечисленныхъ заводовъ достигаетъ 445 тыс. ведеръ, но было бы черезчуръ рискованно принять въ учетъ грузооборота новой линіи болѣе 75 тыс. пудовъ спирта съ назначеніемъ въ Пермь.

Въ районѣ линіи въ Красноуфимскомъ уѣздѣ имѣются два стеклянныхъ завода: Сарсинскій съ производствомъ листового стекла (преимущественно) и бутылокъ до 200 тыс. пуд. и Натальинскій съ

Стекло.

*) Въ 1908 году Московское Губернское Земство закупило въ Пермской губерніи партію клевера въ 10 т. пуд. Кромѣ того, въ той же губерніи производитъ крупныя закупки московская фирма „Работникъ“.

производствомъ бутылокъ до 30 тыс. пуд. Оба завода находятся въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ новой линіей, однако осторожнѣе будетъ принять, что общая сумма отправленнаго ими стекла выразится въ 200 тыс. пуд., изъ которыхъ 100 тыс. пуд. пойдутъ на Каму, а другія 100 тыс.—въ Сибирь.

Кожевенные грузы.

Изъ грузовъ города Сарапула первое мѣсто занимаетъ кожевенная обувь. Выдѣлка кожъ производится въ самомъ городѣ на 24 заводахъ, изъ коихъ почти половину составляютъ мелкія заведенія. Общее количество выработанныхъ этими заводами кожъ достигаетъ 300 тыс. штукъ. По мѣстнымъ источникамъ изготовленіемъ обуви занято до 15 тыс. лицъ, что представляется, очевидно, преувеличеннымъ, если вспомнить, что все населеніе города не достигаетъ 25 тыс. человѣкъ. Количество выработанной обуви достигаетъ 1½ мил. паръ сапогъ, ботинокъ и проч. Главная масса товара останется, конечно, попрежнему за водой, но можно разсчитывать, что въ общемъ до 50 тыс. пуд. обуви, съ назначеніемъ въ Сибирь, пойдетъ по новой дорогѣ.

Въ Елабужскомъ и Сарапульскомъ уѣздѣ довольно распространено валянье обуви изъ шерсти. Тоже наблюдается и въ Красноуфимскомъ уѣздѣ. Количество этого товара, могущаго поступить на желѣзную дорогу, слѣдуетъ предположить около 10 тыс. пудовъ,

Сельскохозяйственные машины.

Относительно значенія для дороги промысла по выдѣлкѣ сельскохозяйственныхъ машинъ было уже отмѣчено въ началѣ записки. Выдѣлкой этихъ машинъ занимается населеніе Саранинскаго и Артинскаго заводовъ. Перевести на вѣсь все количество вырабатываемыхъ машинъ весьма затруднительно и свѣдѣнія, собранныя изъ различныхъ источниковъ, весьма разнорѣчивы. Называютъ двухъ кустарей: Чебыкина и Шавызнава, которые выпускаютъ сохъ и сабановъ своего издѣлія до 20 тыс. пуд., преимущественно въ Сибирь. Выдѣлка машинъ обѣщаетъ изъ году въ годъ развиваться, чему способствуетъ организація среди кустарей кредитныхъ товариществъ, облегчающихъ пріобрѣтеніе матеріаловъ и освобождающихъ производителей отъ власти скупщиковъ кустарныхъ издѣлій. На первое время можно принять, что на желѣзную дорогу поступитъ около 200 тыс. пуд. различныхъ сельскохозяйственныхъ машинъ, изъ которыхъ до 150 тыс. пуд. пойдутъ въ Сибирь и 50 тыс. пуд. въ обратномъ направленіи.

Изъ горныхъ заводовъ Западнаго Урала, входящихъ въ районъ новой линіи, слѣдуетъ отмѣтить: заводъ Билимбаевскій гр. Строгановыхъ, Уткинскій—казенный, Шайтанскій—П. В. Бергъ, Ревдинскій, Маринскій и Бисертскій—В. А. Ратькова-Рожнова, Верхне-Сергинскій, Атигскій, Нижне-Сергинскій и Михайловскій—Сергинско-Уфалейскаго Товарищества и Артинскій—казенный.

Первые два: Билимбаевскій и Уткинскій никакого значенія для новой дороги имѣть не будутъ, такъ какъ выплавляемый этими заводами чугунъ предназначенъ для Добрянскаго завода гр. Строганова, около Перми.

Заводъ Шайтанскій изготовляетъ до 300 тыс. пуд. листового желѣза и до 70 тыс. пуд. чугунной посуды, кромѣ того на рудникахъ завода добывается хромовой руды до 250 тыс. пуд., руды магнитной—около 400 тыс. пуд. и производится добыча сѣрнаго колчедана. Хотя заводъ расположенъ на р. Чусовой, но въ продолженіи 7 послѣднихъ лѣтъ сплава не производится. Всѣ свои товары, назначаемые на вывозъ въ Сибирь или въ Европейскую Россію, заводъ вывозитъ черезъ станцію Таватуй Пермской жел. дороги, а потому все количество выпускаемыхъ продуктовъ учтено въ транзитномъ движеніи.

Взаимоотношеніе заводовъ Ревдинскаго, Маринскаго и Бисертскаго таково, что Бисертскій заводъ изготовляетъ болванку для Ревдинскаго и Маринскаго завода и самъ выпускаетъ сортовое желѣзо. Ревдинскій и Маринскій заводы, получая полупродуктъ отъ Бисертскаго завода, прокатываютъ изъ него кровельное желѣзо. Общая сумма производства на этихъ трехъ заводахъ достигаетъ 900 тыс. пуд. кровельнаго и сортового желѣза, которое сбывается исключительно въ Сибирь, но съ проведеніемъ новой линіи въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ этими заводами можно рассчитывать, что половина всего количества, а именно до 450 тыс. пуд. направится въ Москву.

Заводъ Верхне-Сергинскій выдѣлываетъ катанную проволоку, гвозди и сортовое желѣзо. Атигскій заводъ получаетъ отъ Верхне-Сергинскаго катанную проволоку (полупродуктъ) и тянетъ изъ нея проволоку, дѣлаетъ гвозди и т. п. Заводъ Нижне-Сергинскій снабжаетъ Михайловскій заводъ листовымъ желѣзомъ (полупродуктомъ) и самостоятельно изготовляетъ котельное желѣзо, идущее на сооруженіе буровыхъ трубъ для добыванія нефти (въ Баку). Заводъ Михайловскій изготовляетъ кровельное желѣзо. Средніе размѣры производства выражаются слѣдующими цифрами: Верхне-Сергинскій заводъ—300 тыс. пуд. гвоздей и проволоки, Атигскій—250 тыс. пуд. проволоки тянутой и гвоздей, Нижне-Сергинскій—500

тыс. пуд. котельнаго желѣза и Михайловскій—600—800 тыс. пуд. кровельнаго желѣза. Сбытъ этихъ продуктовъ производится частью въ Сибирь, частью въ Европейскую Россію. Услугами желѣзной дороги по сбыту своихъ грузовъ въ Россію заводы не пользуются, а сплавляютъ ихъ водой по р. Уфѣ, для чего строятся коломенки и такимъ образомъ всѣ товары, предназначаемые въ Россію, выпускаются на рынокъ разъ въ годъ во время весенняго половодья. Съ проведеніемъ дороги можно ожидать, что этотъ способъ передвиженія грузовъ будетъ оставленъ; изъ нихъ поступитъ на дорогу по направленію къ Москвѣ до 250 тыс. пуд. котельнаго желѣза и до 250 тыс. пуд. гвоздей и проволоки.

Артинскій заводъ почти не работаетъ. По послѣднимъ свѣдѣніямъ производство желѣза упало до 10 тыс. пуд. и выдѣлка косъ совершенно прекращена. Возникшіе слухи о сдачѣ завода въ аренду артели цеховыхъ рабочихъ не оправдались, а потому рассчитывать на поступленіе какихъ-либо грузовъ съ этого завода на новую линію было бы неосторожно.

Относительно заводовъ около Сарапула: Ижевскаго оружейнаго и сталедѣльнаго и Камско-Воткинскаго паровознаго, судостроительнаго и сельскохозяйственныхъ машинъ будетъ сказано дальше въ описаніи значенія вѣтви къ названнымъ заводамъ. Камбарскій заводъ, находящійся также недалеко отъ Сарапула, производитъ сортового желѣза, якорей и чугунаго литья до 150 тыс. пуд.; онъ стоитъ на р. Камбаркѣ, невдалекѣ отъ впаденія ея въ р. Каму, которая не отдастъ новой линіи ни одного пуда перечисленныхъ издѣлій.

Остальные вывозные грузы.

Въ предыдущіе подсчеты не вошли различные мелкіе грузы (воскъ, медь, фосфоръ, поташъ, мѣдныя издѣлія, огнеупорный кирпичъ, бумага, уксусная кислота, камень въ издѣліяхъ, желѣзныя издѣлія и т. д.), такъ какъ подробное перечисленіе ихъ заняло бы много мѣста. По общепринятому методу и примѣнительно къ работѣ сосѣднихъ дорогъ, въ разсматриваемомъ районѣ общее количество такихъ грузовъ можно считать по 2000 пудовъ на версту, что составитъ 1.520 тыс. пуд. на всю дорогу.

Ввозные грузы.

Переходя за симъ къ выясненію количества грузовъ, которые будутъ ввозиться по новой линіи, слѣдуетъ прежде всего отмѣтить, что эти грузы дѣлятся на три группы. Въ первую войдутъ грузы потребленія, во вторую—сырье для переработки, и въ третью—орудія производства, которыя для этой линіи ограничатся исключительно лишь сельскохозяйственными машинами.

Грузами потребленія являются чай, мануфактура, сахаръ, бакалея, галантерея, москатель, табакъ, соль, рыба и керосинъ. Цифры перевозокъ этихъ грузовъ исчислены по нормамъ потребленія съ введеніемъ тѣхъ поправокъ, которыя даетъ опытъ сосѣдней Самаро-Златоустовской ж. д. и соображенія относительно конкуренціи воднаго пути.

Такимъ образомъ, можно принять, что на новую линію будетъ ввезено: чаю—60 т. п., мануфактуры—180 т. п. (100 т. и. изъ Москвы и 80 т. пуд. изъ Нижняго), сахару—250 т. п., бакалеи—40 т. п., галантереи—10 т. п., москатели—25 т. п., табаку—30 т. п., соли—610 т. и. (изъ нихъ 190 т. п. на участокъ Казань—Вятка, 140 т. п. на участокъ Вятка—Сарапуль и 280 т. п. на участокъ Сарапуль—Екатеринбургъ), рыбы—10 т. п. и керосину—250 т. п. (100 т. п. съ Волги на участокъ отъ Казани до Сарапула и 150 т. п. на участокъ отъ Сарапула до Екатеринбурга съ Камы).

Грузами для переработки будутъ кожи для Сарапульскихъ заводовъ въ количествѣ 150 т. п., которыя пойдутъ изъ Сибири.

Сельскохозяйственныя машины поступятъ на дорогу въ количествѣ 500 т. п., т.-е. пропорціонально тому, что прибываетъ на Самаро-Златоустовскую ж. д., на которой полученіе этихъ машинъ въ 1908 году равнялось 900 т. п. И въ настоящее время въ районѣ дороги распространены машины амернканскаго происхожденія (фирмъ Макъ-Кормикъ, Дирингъ, Осборнъ, и Массей — Гаррисъ), преимущественно жнеи, косилки, сѣялки, вѣялки и грабли, а проведеніе желѣзной дороги, несомнѣнно, упрочить спросъ на эти машины.

Кромѣ перечисленныхъ грузовъ на дорогу поступитъ много мелкихъ потребительныхъ грузовъ: общее количество ихъ всего удобнѣе опредѣлить по общепринятому методу, считая, что такихъ грузовъ будетъ до 10% отъ суммы всѣхъ вышеперечисленныхъ грузовъ, что составитъ 240 тыс. пудовъ на всю линію.

Наконецъ, на новой линіи разовьется въ первые же годы ея существованія перевозка грузовъ между станціями новой линіи: города Сарапуль и Красноуфимскъ явятся распределительными пунктами и многіе товары, выписываемые оптомъ, будутъ засимъ расходиться мелкими партіями. Въ мѣстномъ же сообщеніи будутъ перевозиться такіе грузы, какъ сѣно, дрова и пр., которые не вошли въ предыдущіе подсчеты. Пользуясь опытомъ сосѣднихъ дорогъ, можно предположить, что перевозка грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи составитъ до 2500 пудовъ на версту, т.-е. 1.900 тыс. пудовъ на всю дорогу.

Вѣтвь къ гор. Малмыжу.

Вѣтвь къ гор. Малмыжу протяженіемъ 70 верстѣ, начинаясь приблизительно на 72-й верстѣ отъ ст. Зеленый Долъ, проходитъ по Мамадышскому уѣзду Казанской губ. на разстояніи 40 верстѣ и Малмыжскому уѣзду Вятской губ. на разстояніи 30 верстѣ. Въ сферу вліянія района вѣтви входятъ уѣзды Казанскій и Мамадышскій Казанской губерніи и Малмыжскій съ Уржумскимъ Вятской губерніи. Если опредѣлить площадь вліянія вычисленіемъ 50-ти верстной полосы по обѣимъ сторонамъ вѣтви, дѣля углы примыканія вѣтви къ магистраламъ и р. Вяткѣ пополамъ, то общая площадь района составитъ 2.148 кв. верстѣ или 223.750 десятинѣ, которыя распредѣляются между отдѣльными уѣздами слѣдующимъ образомъ:

	Казанскій.	Мамадышскій.	Малмыжскій.	Уржумскій.	ВСЕГО.
Квадратн. верстѣ.....	639	440	870	199	2.148
Десятинѣ.....	66.563	45.833	90.625	20.729	223.750
% отношение площади района къ общей площ. уѣзда..	12.75	9.00	6.15	1.98	—

Населеніе въ районѣ вѣтви равняется 81,9 тыс. человекъ, не считая гор. Малмыжа, въ которомъ по послѣднимъ официальнымъ даннымъ числится 3,4 т. человекъ. Между отдѣльными уѣздами населеніе распредѣляется такъ:

	Всего въ районѣ вѣтви	на 1 кв. версту.
Казанскій.....	34,8 тыс. чел.	54,4 чел.
Мамадышскій..	20,2 " "	45,9 "
Малмыжскій ..	20,3 " "	23,3 "
Уржумскій....	6,6 " "	33,1 "

Хлѣбные грузы

Общая площадь пахотной земли равняется 105.921 десятинѣ, которыя распредѣляются по уѣздамъ такъ:

Казанскій.....	42.315 десятинѣ
Мамадышскій.....	25.904 "
Малмыжскій.....	27.618 "
Уржумскій.....	10.084 "

Количество посѣвной площади въ 1909 году составило 69.121 десятину. Слѣдующая таблица указываетъ распредѣленіе ихъ по отдѣльнымъ уѣздамъ и различнымъ сортамъ воздѣлываемыхъ злаковъ:

	Казанскій.	Мамадышскій.	Малмыжскій.	Уржумскій.	Итого.	%
Озимая рожь.....	14.103	3.379	9.277	3.300	35 059	50,7
Овесъ.....	9.428	5.172	7.800	2.716	25.116	36,3
Яровая пшеница.....	946	112	—	—	1.058	1,5
Ячмень.....	158	230	351	193	932	1,3
Гречиха.....	1.890	1.121	558	120	3.689	5,4
Остальные хлѣба (безъ картофеля льна и конопля).....	991	1.668	535	70	3 267	4,8
Итого дес....	27.516	16.682	18.524	6.399	69.121	100

По исчисленіи урожайности каждаго сорта по даннымъ земской статистики и Центрального Статистическаго Комитета за длинный рядъ лѣтъ, средній чистый (за вычетомъ сѣмянъ) сборъ представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ тысячахъ пудовъ):

	Казан- скій.	Мама- дышскій.	Малмыж- скій.	Уражум- скій.	Итого.
Озимая рожь.....	548,6	292,4	333,0	108,2	1.282,2
Овесь.....	310,2	129,8	266,8	92,6	799,4
Яровая пшеница.....	23,7	2,2	—	—	25,9
Ячмень.....	3,7	12,5	16,0	6,5	38,7
Гречиха.....	34,6	24,4	12,1	3,4	74,5
Остальные хлѣба.....	26,7	39,2	17,1	2,1	85,1
Итого т. пуд....	947,5	500,5	645,0	212,8	2.305,8

При нормѣ потребленія въ 23 пуда на душу (включая въ эту цифру расходъ на прокормъ скота, лошадей и птицы) свободный остатокъ опредѣлится въ 422,1 тыс. пудовъ.

Этотъ остатокъ частью уже былъ учтенъ въ подсчетѣ грузооборота линіи Казань-Екатеринбургъ, гдѣ онъ вошелъ въ цифру отправленія хлѣба съ участка Казань-р. Вятка въ количествѣ 151,1 тыс. пудовъ. Такимъ образомъ, вѣтвь на Малмыжъ, расширяющая вліяніе линіи Казань-Екатеринбургъ, по теоретическому подсчету должна дать совершенно новыхъ хлѣбныхъ грузовъ 271,0 т. пудовъ.

Остатокъ хлѣба на вывозъ въ суммѣ 422,1 тыс. пудовъ получается при опредѣленіи района вліянія вѣтви съ условіемъ дѣленія пополамъ угловъ, образуемыхъ вѣтвью и р. Вяткой. Если же районъ тяготѣнія очертить у гор. Малмыжа радіусомъ въ 50 верстъ, совершенно игнорируя конкурирующее значеніе р. Вятки, то свободный остатокъ опредѣлится въ 1.330,4, а за вычетомъ продовольственной потребности самого гор. Малмыжа (78,2 т. пуд.) и расхода зерна на винокуренномъ заводѣ г. Александра близъ гор. Малмыжа (около 100 т. пудовъ)— 1.152,2 тыс. пудовъ.

По даннымъ водяной статистики М. П. С. за рядъ лѣтъ отправленіе хлѣба пристанями района, соответствующаго приблизительно тому, который принимался при выводѣ вышеуказанной цифры въ 1.152,2 тыс. пудовъ, выражалось слѣдующими цифрами:

	Вятскін Поляны.	Гоньба—Горки—	Дмит- рѣвка—	Рожки—	Воробѣ- евка—	г. Мал- мыжь.	Итого.	
1893.	4	—	6	—	—	20	30	
1894	534	—	14	58	84	281	971	
1895	364	—	—	58	156	250	828	
1896	359	—	—	81	166	412	1.018	
1897	559	—	—	433	—	210	1.202	
1898	212	—	—	81	72	774	1.139	
1899	2	—	—	—	—	—	2	
1900	145	—	—	—	165	429	739	
1901	1.508	22	18	36	211	807	2.602	
1902	139	—	1	41	—	55	116	352
1903	136	—	112	—	—	87	187	522
1904	44	2	241	—	—	104	391	
1905	499	—	147	—	—	280	926	1.852
1906	728	—	7	—	—	133	1537	2.405
1907	28	—	29	—	—	—	57	
1908	121	—	48	—	—	68	237	

Свѣдѣнія водяной статистики, особенно по такому грузу, какъ хлѣбъ, преуменьшены противъ дѣйствительности; съ другой стороны, районъ перечисленныхъ пристаней гораздо обширнѣе того, по которому опредѣлилась вышеприведенная цифра 1.152,2 т. пудовъ остатковъ на вывозъ. Въ общемъ же можно признать, что свѣдѣнія, полученные путемъ опроса на мѣстѣ, по которымъ вывозъ хлѣба изъ Малмыжа въ среднемъ за послѣднее время опредѣляется свыше 1 милліона пудовъ, представляются довольно достоверными.

Такимъ образомъ передъ нами двѣ цифры хлѣбныхъ остатковъ, могущихъ поступить на вѣтвь: 422,1 тыс. пудовъ, которая почти игнорируетъ собирательное значеніе пристани у гор. Малмыжа и 1.152,2 т. пудовъ; эта цифра совершенно не учитываетъ конкуренціи р. Вятки.

Несомнѣнно, что справедливымъ для проектируемой вѣтви будетъ нѣчто среднее между этими двумя цифрами и, чтобы найти его, необходимо обрисовать условія хлѣбной торговли въ гор. Малмыжѣ, которыя представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Уѣздный городъ Малмыжъ расположенъ въ 3-хъ верстахъ отъ р. Вятки на правомъ высокомъ берегу притока ея р. Шошмы. Въ лѣтнее время эта рѣка проходитъ на разстояніи около $\frac{1}{2}$ версты отъ обрыва и совершенно не судоходна, но во время весенняго половодья она подходитъ къ самому городу. Къ этому моменту готовятся въ продолженіи всей зимы. Нѣсколько крупныхъ фирмъ (Булычевъ, Батуевъ, Дрейфусъ, Крупинъ, Булдаковъ, Сейфутдиновъ и нѣкоторые другіе) скупаютъ хлѣбъ, подвозимый крестьянами иногда за 80 верстъ отъ города. Для склада зерна по краю обрыва выстроены рядъ вмѣ-

стительныхъ амбаровъ. Весной съ подходомъ воды зерно грузится въ баржи и отправляется почти исключительно въ Рыбинскъ. Погрузка производится до тѣхъ поръ, пока держится вода, т.-е. до первыхъ чиселъ мая. Такимъ образомъ, все различіе въ торговлѣ отъ волжскихъ пристаней заключается въ полномъ отсутствіи осенней погрузки. Фрахтъ до Рыбинска колеблется отъ 6 до 7 копѣекъ съ пуда, а весь расходъ по перевозкѣ до С.-Петербурга, считая фрахтъ по Маринской системѣ въ 9 коп., составитъ 16 коп. Провозная плата по желѣзной дорогѣ по нормальному тарифу (за 1505 в.) составитъ 23,66 коп. съ пуда, дополнительные сборы (станціонные расходы и сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп.)—0,70 коп., а всего—24,36 коп.

Изъ этого сопоставленія видно, что конкуренція съ р. Вяткой въ гор. Малмыжѣ будетъ не по силамъ для желѣзной дороги, однако, судя по практикѣ желѣзнодорожныхъ станцій, расположенныхъ около волжскихъ пристаней (Симбирскъ, Самара, Сызрань), можно ожидать поступленія нѣкотораго количества хлѣба на жел. дорогу изъ самого города Малмыжа въ тѣхъ случаяхъ, когда экстренность поставки и высокія цѣны заставятъ продавца пренебречь дешевой водяной перевозки и обратиться къ услугамъ желѣзной дороги. Въ нормальные годы перечисленные пристани отдають желѣзной дорогѣ около 10% своихъ заготовокъ. Если взять тоже соотношеніе для проектируемой вѣтви, то получимъ, что, кромѣ 422,1 т. п., округлено 425 тыс. пудовъ хлѣба, который поступить на вѣтвь на всемъ ея протяженіи равномерно, еще до 10% отъ 1 милліона пудовъ, собираемыхъ въ гор. Малмыжѣ, т.-е. 100 т. пудовъ будетъ погружено на конечной станціи и вся перевозка хлѣба по вѣтви составитъ 525 т. пудовъ съ назначеніемъ въ С.-Петербургъ; изъ нихъ 425 т. пудовъ сдѣлаеть пробѣгъ по вѣтви 35 верстъ, а 100 т. п.—70 верстъ.

Посѣвная площадь, занятая льномъ, въ районѣ вѣтви составляетъ:

Лень.

по Казанскому уѣзду...	151	десят.	или	0,5	%	общ. пос. площ.
„ Мамадышскому „	316	„	„	1,9	„	„
„ Малмыжскому „	349	„	„	1,9	„	„
„ Уржумскому „	132	„	„	2,1	„	„

Итого..... 948 десятинь.

Изъ этихъ цифръ видно, что культура льна имѣетъ весьма ограниченное распространеніе въ районѣ вѣтви и обнаруживаетъ тенденцію къ повышенію этого распространенія въ направленіи съ сѣвера на югъ.

Это усматривается также и изъ цифръ водяной статистики М. П. Сообщенія (ленъ и кудель въ тыс. пудовъ):

Пристани:

(съ юга на сѣверь)...	1904	1905	1906	1907	1908
Вятскія Поляны.....	—	1	1	—	—
Малмыжъ.....	—	—	—	—	—
Горки.....	—	—	—	1	1
Дмитріевка.....	—	—	—	16	—
Воробьи.....	—	—	—	—	—
Турекъ.....	—	—	—	—	—
У. р. Уржумки.....	—	—	—	—	—
Цѣпочкино.....	—	11	—	—	—
Медвѣдка... ..	108	119	226	69	112
Кукарка.....	68	39	146	44	28
Котельничъ.....	83	38	121	57	34
Итого ...	259	208	494	187	175

Подверждая вышесказанное о томъ, что льняной раіонъ лежитъ много къ сѣверу за предѣлами сферы вліянія проектируемой вѣтви, эта таблица, несмотря на все несовершенство водяной статистики, отмѣчаетъ паденіе вывоза льна по р. Вяткѣ. Желѣзнодорожная статистика подтверждаетъ это обстоятельство. До проведенія Сѣверной дороги отъ Вятки до Обухово, ленъ (кудель) съ р. Вятки подвозился къ гор. Казани и тамъ сдавался на желѣзную дорогу; послѣ открытія движенія по названной дорогѣ Казань уступила свое собирательное значеніе станціи Котельничъ, что видно изъ слѣдующаго сопоставленія данныхъ объ отправленіи (въ тыс. пудовъ):

	Казань	Котельничъ
1906 г.....	637	26
1907 г.....	397	125
1908 г.....	7	298
1909 г.....	27	384

Малмыжу не удастся отбить у Котельнича то, что тотъ отнялъ у Казани, такъ какъ отъ Малмыжа до С.-Петербурга, куда сбывается ленъ для вывоза за границу, 1505 верстъ, а отъ Котельнича только 1075.

Что же касается собственнаго раіона вѣтви на Малмыжъ, то тамъ сборъ сѣмени и волокна льняного не великъ и составляетъ:

	Сѣмя.	Волонно.
по Казанскому уѣзду... ..	3,9 т. пуд.	5,0 т. пуд.
„ Мамадышскому „ ...	8,3 „ „	10,2 „ „
„ Малмыжскому „ ...	9,6 „ „	13,4 „ „
„ Уржумскому „ ...	1,9 „ „	2,2 „ „
Итого... ..	23,7 т. пуд.	30,8 т. пуд.

Сѣмя сбывается на маслобойный заводъ Бр. Александровыхъ въ селѣ Калининѣ около гор. Малмыжа и на вывозъ не пойдетъ, а волокно полностью пойдетъ по желѣзной дорогѣ за границу черезъ С.-Петербургу.

Еще менѣе серьезны посѣвы конопли. Общая площадь ихъ въ районѣ составляетъ:

Конопля.

по Казанскому уѣзду.....	83	десят.
„ Малмыжскому „	215	„
„ Мамадышскому „	187	„
„ Уржумскому „	32	„
Итого.....	517	десят.

Чистый сборъ сѣмени и пеньки равняется:

	Сѣмя.	Пенька.
по Казанскому уѣзду... 2,0 т. пуд.	2,9 т. пуд.	
„ Мамадышскому „ ... 5,4 „ „	5,7 „ „	
„ Малмыжскому „ ... 7,3 „ „	6,8 „ „	
„ Уржумскому „ ... 0,8 „ „	0,8 „ „	
Итого ... 15,5 т. пуд.	16,2 т. пуд.	

Сѣмя на вывозъ не пойдетъ (водяная статистика 1908 г. отмѣчаетъ всего лишь 600 пудовъ, вывезенныхъ съ пристаней района), а пенька цѣликомъ перерабатывается мѣстными кустарями на веревки.

Фабрично-заводская промышленность представлена въ районѣ вѣтви одними только заводами Бр. Александровыхъ въ селѣ Калининѣ, въ 3-хъ верстахъ отъ гор. Малмыжа. Этихъ заводовъ четыре: винокуренный, ректификаціонный, маслобойный и лѣсопильный. Кромѣ того имѣются двѣ мельницы тѣхъ же владѣльцевъ: одна водяная на пять поставовъ, а другая паровая на четыре постава.

Заводскіе грузы.

Винокуренный заводъ производитъ, въ переводѣ на вѣсъ, до 200 т. пудовъ спирта. Рабочихъ на заводѣ 100 человекъ. Половина спирта выкуривается изъ картофеля, половина—изъ зерна. Хлѣбъ частью (20 т. пудовъ) поступаетъ на заводъ въ видѣ муки, которая получается на своей мельницѣ. Общая потребность въ сыромъ матеріалѣ (при выходѣ одного пуда спирта изъ одного пуда зерна или изъ четырехъ съ половиной пудовъ картофеля) равняется 100 т. п. зерна и 450 т. п. картофеля, которые приобрѣтаются на мѣстѣ. Выработанный спиртъ полностью поступаетъ на ректификаціонный заводъ, а оттуда въ казенные склады, преимущественно въ гор. Уржумъ, иногда въ Елабугу, рѣже всего въ Вятку.

Такимъ образомъ, ожидать поступления спирта на вѣтвь не представляется возможнымъ.

Маслобойный заводъ приготовляетъ льняное масло. Главная масса сѣмени скупается въ селѣ Кильмези

въ 70 верстахъ къ сѣверу отъ гор. Малмыжа. Выработка масла доходитъ до 25—30 т. пудовъ. Сбытъ на мѣстѣ ограниченъ и почти все масло отвозится въ Казань на складъ, такъ что дорога можетъ разсчитывать на поступленіе 25 т. пудовъ масла. Жмыхи расходуются на мѣстѣ, но нѣкоторая часть вывозится за предѣлы района. Водяная статистика отмѣчаетъ 3,5 т. пудовъ. Можно принять, что на дорогу поступить до 10 т. п. этого груза съ назначеніемъ заграницу черезъ С.-Петербургъ.

Лѣсопильный заводъ получаетъ бревна изъ своихъ дачъ, площадью около 2½ т. десятинъ. *) Тесъ и яичная стружка частью сбываются на мѣстѣ, частью вывозятся; по водяной статистикѣ за 1908 г. съ Горской пристани (у г. Малмыжа) было отправлено вверхъ 9,5 т. п. лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и 15,0 т. п. внизъ. Вывоза стружки совсѣмъ не отмѣчено, что вполнѣ понятно, такъ какъ ей обезпеченъ сбытъ на мѣстѣ. Нѣкоторое количество теса останется за водой попрежнему и, принимая во вниманіе значительную потребность въ лѣсѣ въ районѣ вѣтви, можно предположить, что до 20 т. пудовъ теса поступить на желѣзную дорогу съ назначеніемъ въ районъ участка Н.-Шуня-Казань.

Кромѣ того, на дорогу могутъ поступить грузы бумагодѣлательной фабрики Юшкова, хотя она расположена внѣ района линіи, въ 30 верстахъ къ сѣверу отъ гор. Малмыжа, но по другую сторону р. Вятки, въ селѣ Константиновскомъ Больше-Порѣкской волости. По сбыту издѣлій своего производства фабрика тяготеетъ къ пристани Горки, которая по даннымъ отчета Мамадышской судоходной дистанціи за 1908 годъ отправила 11 тыс. пудовъ оберточной бумаги и 2 тыс. пудовъ картона. Въ лѣтнее время эта перевозка, вѣроятно, останется за водой, но если предположить, что размѣръ зимняго отпуска, перевозимаго гужемъ, равняется лѣтнему, то на отправленіе изъ гор. Малмыжа надо принять до 10 тыс. пудовъ бумаги и картона, съ назначеніемъ въ Казань.

Яйца.

Довольно крупную цифру можетъ дать вывозъ яицъ изъ района вѣтви. Въ самомъ городѣ Малмыжѣ скупкой яицъ занимаются 4 фирмы. Перевозя на вагоны, каждая изъ нихъ собираетъ, по мѣстнымъ свѣдѣніямъ, до 25 вагоновъ яицъ; такимъ образомъ, по этимъ даннымъ одинъ гор. Малмыжъ можетъ дать до 60 т. пудовъ яичныхъ грузовъ. По даннымъ отчета Мамадышской дистанціи за 1908 г., пристань Горки, около которой расположенъ г. Малмыжъ, отправила 29,3 т. п. яицъ. Принимая во вниманіе преумень-

*) По земскимъ даннымъ 1.765 т. десят. Вѣроятно, что 2½ т. десят. обозначаетъ всю лѣсную почву, а земская цифра относится только къ эксплуатируемой площади.

шенность цифръ водяной статистики и то обстоятельство, что мѣстные свѣдѣнія могутъ нѣсколько грѣшить въ сторону преувеличенія, слѣдуетъ предположить, что изъ гор. Малмыжа поступитъ на дорогу 40 тыс. пуд. яичныхъ грузовъ.

Относительно распредѣленія перевозокъ яицъ по отдѣльнымъ путямъ сообщенія приходится повторить, все тоже, что было сказано по отношенію кудели. И въ этомъ случаѣ центръ сбора яицъ лежитъ сѣвернѣе Малмыжа. Такъ, по даннымъ отчетовъ Мамдышской и Вятской судоходныхъ дистанцій за 1908 годъ было отправлено съ слѣдующихъ пристаней:

Вятскія Поляны.....	11,3 тыс. пуд.
Горки (Малмыжъ).....	29,3 " "
Медвѣдка.....	68,9 " "
Кукарка.....	51,9 " "
Котельничъ.....	0,1 " "

Точно также и станція Котельничъ развиваетъ свои перевозки за счетъ Казани, что видно изъ цифръ отправленія яицъ съ обѣихъ станцій:

	Казань.	Котельничъ.
1906 г.	1,038 т. п.	2 т. п.
1907 "	620 " "	112 " "
1908 "	665 " "	131 " "
1909 "	806 " "	142 " "

Въ 1909 году Казань увеличила нѣсколько свои перевозки, но это результатъ исключительнаго урожая, когда птица получала вдоволь пищи. Затѣмъ, однимъ только Котельничемъ, нельзя объяснить потерн Казани, но въ числѣ другихъ причинъ конкуренція Котельнича имѣетъ значеніе и можно утверждать, что перевозки Котельнича несомнѣнно раньше принадлежали Казани.

Вѣтъ на Малмыжъ не можетъ рассчитывать на какія-либо другія перевозки, кромѣ тѣхъ, которыя послѣдуютъ изъ ея района. Слѣдуя указаніямъ водяной статистики, къ раньше принятымъ 40 тыс. пуд. надо прибавить еще 10 тыс. пуд., которыя сейчасъ отправляются съ пристани Вятскія Поляны. Эти 10 т. п. уже вошли въ учетъ дохода линіи Казань—Екатеринбургъ и новыми для нея будутъ лишь малмыжскія яйца въ количествѣ 40 тыс. пудовъ.

Общая площадь лѣсовъ въ районѣ составляетъ въ Казанскомъ уѣздѣ 16.200 десятинъ, принадлежащихъ исключительно казнѣ, и 35.603 десятины въ Малмыжскомъ уѣздѣ, находящихся въ частномъ владѣніи.

Лѣса Казанскаго уѣзда состоятъ изъ лачъ: Шорская—192 десятины, Файзулинская—1330 дес., Ин-

Лѣсные грузы.

чиковская—612 дес., Культеская—150 дес. и Апазовская—13.916 десятинъ. Всѣ онѣ расположены на сѣверо-западъ отъ проектируемой вѣтви на разстояніи, превышающемъ для лѣса возможность гужевой подвозки къ желѣзной дорогѣ, такъ какъ самая близкая, Апазовская (13.916 дес.) находится въ 30 верстахъ отъ будущей вѣтви. Такъ какъ, кромѣ того, этимъ дачамъ хорошо обезпеченъ сбытъ на мѣстѣ, то на вывозъ по желѣзной дорогѣ съ нихъ ничего не поступитъ.

Свѣдѣнія о лѣсахъ Малмыжскаго уѣзда представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Волости.	Владѣльцы.	Лѣсная площадь (десят.)	Оборотъ рубки.		
			Хвойн.	Листв.	
Вихаревская..	Пафнутьевъ.	3627	70	60	Ель и пихта. Отъ р. Валы 1—7 в.
Б. Порѣвская.	Юшковъ....	7936	70	60	Ель и пихта. Отъ р. Вятки 8—15 в.
Б. Шабановск.	Зайцевъ....	3188			Листв. Отъ р. Вятки 2—5 в.
	Волкова....	1426			Сосна. Правильнаго хозяйства нѣтъ.
Савальская... г. Малмыжъ.		133			Ель и пихта. Отъ р. Вятки 6 в., отъ р. Шошмы 3 в.
	Грава.....	2435	80	40	Отъ р. Вятки 2—6 в.
	Александровы....	1765	80	40	Отъ р. Вятки 7 в.
	Лохтинъ....	345	80	50	Правильнаго хозяйства не ведется.
	Наживины..	642	80		Отъ р. Вятки 12 в.
Малмыжская..	Багуева....	243			Отъ р. Вятки 10 в.
	Наймушинъ.	281	80		Отъ р. Вятки 7 в.
Ст. Бурецкая.	Булыгинъ...	5379			Не эксплуатируется.

Изъ этой таблицы усматривается, что всѣ перечисленные дачи расположены почти на водѣ, отъ которой отвлечь лѣсные грузы на дорогу при такомъ условіи невозможно и на новую линію эти грузы никогда не поступятъ.

Кустарные грузы.

Изъ кустарныхъ промысловъ, могущихъ имѣть значеніе для проектируемой вѣтви, слѣдуетъ обратить вниманіе на два: изготовленіе валеной обуви и витье веревокъ. Оба груза имѣютъ достаточно обезпеченный сбытъ на мѣстѣ; за предѣлы раіона вывозится сравнительно мало. По даннымъ водяной статистики въ 1908 году было отправлено:

Съ пристаней.	Валеной обуви.	Веревонъ.
Горки	4,4 т. п.	6,5 т. п.
Вятскія Поляны.	5,8 " "	6,9 " "
	<u>10,2 т. п.</u>	<u>13,4 т. п.</u>

Считая, что гужемъ перевозится столько же и что гужевая перевозка перейдетъ на желѣзную дорогу полностью, а за водой останется половина того, что попадаетъ на нее сейчасъ, можно предположить, что валеной обуви поступить на вѣтвь 15 тыс. пудовъ (изъ Чихъ для линіи Казнь—Екатеринбургъ совершенно новыхъ 10 т. п.) съ назначеніемъ въ Сибирь и 20 тыс. пуд. веревокъ (для линіи Казань—Екатеринбургъ новыхъ 12 т. п.) съ назначеніемъ въ Казань.

Лѣсные промыслы въ районѣ вѣтви не имѣютъ распространенія вслѣдствіе отсутствія лѣсовъ, но по другую сторону р. Вятки, гдѣ населеніе съ избыткомъ обезпечено лѣсами, эти промыслы въ достаточной мѣрѣ процвѣтаютъ. Районъ, въ которомъ наблюдается развитіе лѣсныхъ промысловъ, отдѣленъ отъ проектируемой вѣтви рѣкой Вяткой и по даннымъ водяной статистики отправилъ около 40 тыс. пудовъ угля, около 50 тыс. смолы и посуды деревянной, а также бочекъ—12 тыс. пудовъ. Лѣтняя перевозка останется попрежнему за р. Вяткой, но дорога можетъ получить часть зимнихъ перевозокъ, что приблизительно составитъ: угля до 10 т. пудовъ, смолы до 20 тыс. пудовъ и деревянныхъ издѣлій—10 тыс. пудовъ.

Заканчивая обзоръ грузовъ, предполагаемыхъ къ отправленію на вѣтвь, слѣдуетъ указать еще на сѣно. Въ настоящее время этотъ продуктъ сельскаго хозяйства не составляетъ почти никакой статьи въ бюджетѣ хозяина. Въ Малмыжѣ, напримѣръ, цѣна на сѣно рѣдко поднимается до 10 к. за иудь, обыкновенно же держится отъ 6 до 8 коп. Наиболѣе значительная площадь сѣнокосовъ расположена въ окрестностяхъ города Малмыжа. Въ волостяхъ, ближайшихъ къ этому городу, площадь сѣнокосовъ равнялась:

Сѣно.

	Заливныхъ и болотн.	Суходольныхъ.	Итого.
Нижне-Четаевская	184,0 дес.	72,3 дес.	256,3 дес.
Савальская	119,4 "	23,2 "	142,6 "
Малмыжская	150,3 "	22,4 "	172,7 "
Ст. Бурецкая	598,9 "	5,0 "	603,9 "
<u>Итого</u>	<u>1.052,6 дес.</u>	<u>122,9 дес.</u>	<u>1.175,5 дес.</u>

Въ 1909 году было собрано съ 1 десятины заливныхъ сѣнокосовъ—83,7 пуда сѣна и съ суходольныхъ—73,5 пуд. Такимъ образомъ, общій сборъ съ заливныхъ луговъ даетъ 85 тыс. пуд. и съ суходольныхъ—11 тыс. пуд., а всего 96 тыс. пудовъ.

Съ проведеніемъ дороги, расширяющей районъ сбыта, количество собираемаго сѣна неминуемо возрастетъ, такъ какъ теперь, за отсутствіемъ спроса, много травы остается невыкошенной. Имѣя въ виду хорошо обеспеченный сбытъ въ Казани, можно предположить, что на дорогу поступитъ въ Малмыжѣ до 10 тыс. пудовъ сѣна съ назначеніемъ въ Казань.

Ввозные грузы.

Переходя къ учету грузовъ, ожидаемыхъ къ прибытію по вѣтви, слѣдуетъ сдѣлать общее указаніе, что расчетъ по нормамъ потребленія не совсѣмъ примѣнимъ къ данному району, такъ какъ при всѣхъ недостаткахъ судоходства по р. Вяткѣ, все же нельзя отрицать ея серьезнаго конкурентнаго значенія для желѣзной дороги *). Поэтому, цифры прибытія потребительныхъ грузовъ нѣсколько понижены, примѣнительно къ работѣ участковъ такихъ дорогъ, которыя, подобно проектируемой вѣтви, испытываютъ конкуренцію водяного транспорта. Такимъ образомъ, можно принять, что на вѣтвь поступитъ: чаю—4 т. п., мануфактуры—13 т. п., сахару—17 т. п., бакалеи—3 т. п., галантереи—1 т. п., москатели—2 т. п., табаку—2 т. п., соли—40 т. п., рыбы—1 т. п. и керосину—13 т. п. Изъ нихъ совершенно новыми для линіи Казань—Екатеринбургъ будутъ: чай—2 т. п., мануфактура—6 т. п., сахаръ—8 т. п., бакалея—1 т. п., москатель—1 т. п., табакъ—1 т. п., соль—18 т. п. и керосинъ—6 т. п.

Земледѣльческія машины могутъ поступить въ количествѣ до 30 т. п., преимущественно изъ-за границы. Новыми для линіи Казань—Екатеринбургъ будутъ 14 т. п.

Въ заключеніе необходимо упомянуть, что въ гор. Малмыжѣ находится складъ пивовареннаго завода бр. Александровыхъ въ Казани. Ежегодное полученіе пива составляетъ 40 тыс. пудовъ. Все это количество полностью поступитъ на желѣзную дорогу и явится новымъ для линіи Казань-Екатеринбургъ.

Количество другихъ грузовъ, могущихъ прибывать на вѣтвь, вслѣдствіе ихъ незначительности, всего удобнѣе опредѣлить по общепринятому методу въ размѣрѣ 10% отъ перечисленныхъ грузовъ, что отъ 166 тыс. пудовъ составитъ 16,6—округленно—17 т. п., изъ которыхъ новыми для линіи Казань-Екатеринбургъ явятся 8 тыс. пудовъ.

Вѣтвь на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы.

Вѣтвь на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы начинается на 275 верстѣ отъ Зеленаго Дола (80 вер. отъ Сарапула), направляется прямо на сѣверъ по правому берегу рѣки Ижа и на разстояніи 49 верстѣ отъ примыканія подходитъ къ Ижевскому заводу. Отсюда вѣтвь отклоняется на сѣверо-востокъ, подходитъ къ

*) Отъ Нижняго до Малмыжа и теперь, при крайнемъ благоустройствѣ р. Вятки, фрахтъ 15 коп.

Камско-Воткинскому заводу на разстояніи 60 верстъ отъ Ижевскаго и здѣсь примыкаетъ къ заводской вѣтви (частнаго пользованія), идущей отъ завода къ пристани Галево на р. Камѣ, протяженіемъ 12 вер. Общая длина вѣтви равняется 109 верстамъ; на всемъ своемъ протяженіи вѣтвь проходитъ по Сарапульскому уѣзду. Дѣля пополамъ раіоны, заключенные между магистральной линіей Казань-Екатерпбургъ п р. Камой, съ одной стороны, и вѣтвью—съ другой, и очерчивая радиусомъ въ 50 верстъ границу раіона тамъ, гдѣ вѣтвь не должна встрѣтнтъ конкуренціи ни жел. дороги, ни воды, находимъ, что въ сферу вліянія вѣтви входятъ небольшіе отрѣзки уѣздовъ Елабужскаго и Малмыжскаго Вятской губерніи и Оханскаго уѣзда Пермской губерніи.

Исчисленная такимъ образомъ площадь тяготѣнія составляетъ 8.063 кв. версты или 839.896 десятинъ, которыя распредѣляются между отдѣльными уѣздами такъ:

Сарапульскій	7.328 кв. в. или 763.333 дес.	—55,90%	всей площади уѣзда.
Елабужскій...	269 " " "	28.021 "	3,60% " " "
Малмыжскій.	370 " " "	38.542 "	2,60% " " "
Оханскій.....	96 " " "	10.000 "	0,50% " " "

Итого. . . 8.063 кв. в. или 839.896 дес.

Населеніе въ раіонѣ вѣтви по отдѣльнымъ уѣздамъ слагается изъ слѣдующихъ цифръ:

Въ Сарапульскомъ уѣздѣ	253.2 тыс. чел. или на 1 кв. в.	34,6
" Елабужскомъ	" " " " " " "	26,8
" Малмыжскомъ	" " " " " " "	23,5
" Оханскомъ	" " " " " " "	25,0

Общее количество пахотной земли равняется 356.779 десятинамъ, изъ которыхъ:

Въ Сарапульскомъ уѣздѣ. . .	328.864 дес.
" Елабужскомъ	" . . . 12.282 "
" Малмыжскомъ	" . . . 11.753 "
" Оханскомъ	" . . . 3.880 "

Хлѣбные грузы.

Размѣръ посѣвной площади, занятой различными хлѣбами, усматривается изъ слѣдующей таблицы:

Въ десятинахъ.	Сара- пульскій.	Елабуж- скій.	Малмыж- скій.	Охан- скій.	Итого.	Въ % къ общему итогу.
Озимая рожь...	93.259	4.216	3.948	738	102.161	44,0
Овесъ.....	75.099	2.984	3.319	556	82.258	35,1
Яровая пшениц.	8.116	—	—	130	8.246	3,5
Ячмень.....	18.492	—	149	346	18.987	8,2
Гречиха.....	17.690	437	237	—	18.364	7,9
Остальные хлѣ- ба..... (Безъ карт. льна и конопля).	1.396	559	229	106	2.290	1,0
Итого.	214.052	8.196	7.882	2.176	232.306	100

Общій чистый сборъ, выведенный на основаніи средней урожайности за длинный рядъ лѣтъ по земскимъ свѣдѣніямъ и даннымъ Центрального Статистическаго Комитета, составить (тыс. пудовъ):

	Сара- пульскій.	Елабуж- скій.	Малмыж- скій.	Охан- скій.	Итого.	0/0 къ общему итогу.
Озимая рожь...	3.450,6	201,5	141,7	28,3	3.822,1	46,4
Овесь.....	2.628,5	127,1	113,5	33,1	2.902,2	35,2
Яровая пшениц.	246,7	—	—	4,5	251,2	3,1
Ячмень.....	710,1	—	6,8	15,8	732,7	8,9
Гречиха.....	447,6	11,4	5,1	—	464,1	5,6
Остальн. хлѣба.	37,7	16,5	7,3	2,9	64,4	0,8
Итого...	7.521,2	356,5	274,4	84,6	8.236,7	100

При нормѣ потребленія въ 23 пуда на человѣка (считая въ этой цифрѣ расходъ на прокормъ скота, лошадей и птицы), остатокъ хлѣба, могущій пойти на вывозъ опредѣлится въ 1.992,2 т. п. или, округленно, въ 2.000 т. пудовъ. Изъ нихъ 665 тыс. пудовъ уже вошли въ учетъ линіи Казань-Екатеринбургъ, но, такъ какъ примѣрно процентовъ 60 всего остатка—1.200 т. п., а за вычетомъ расхода на винокурение и пивоварение *) (100 т. п.)—1.100 т. пудовъ должно пойти къ водѣ на пристань Галево (съ среднимъ пробѣгомъ по вѣтви 30 верстъ), а 40%₀, т.-е. 800 т. п. пойдутъ на прямое сообщеніе (съ пробѣгомъ по вѣтви 30 в.) въ противоположномъ направленіи и поступятъ полностью на линію Казань-Екатеринбургъ, то новыми для этой послѣдней явятся лишь (800—665)=125 тыс. пуд.

Лень и конопля.

Культура льна и конопли въ районѣ вѣтви обрисовывается въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Общая посѣвная площадь, занятая льномъ, составляетъ 4284 десятины, а подъ коноплей—1251 дес.

По уѣздамъ эти цифры распределяются такъ:

Въ Сарапульскомъ у. ленъ	3848 дес.	конопля	1065 дес
„ Елабужскомъ „ „	211 „	„	94 „
„ Малмыжскомъ „ „	148 „	„	91 „
„ Оханскомъ „ „	77 „	„	— „
Итого.	4284 дес.		1250 дес.

*) 40 т. пуд. на заводъ Бахтіарова и 60 т. пуд. на заводъ Бодалева.

Чистый сборъ сѣмени и волокна обоихъ растений составляетъ (тысячи пудовъ):

У ѣ з Д ы	Л е н ь.		Конопля.	
	Сѣмя.	Волокно.	Сѣмя.	Волокно.
Сарапульскій	85,4	109,2	32,8	33,8
Елабужскій	5,4	5,5	3,3	2,9
Малмыжскій	4,1	5,7	3,1	2,9
Оханекій	1,3	2,1	—	—
Итого...	96,2	122,5	39,2	39,6

Можно принять, что сѣмя и волокно льна поступятъ на желѣзную дорогу полностью для вывоза за границу чрезъ С.-Петербургъ въ количествѣ: сѣмя—95 тыс. пуд. и волокно—125 т. п.

Половина коноплянаго сѣмени и пеньки останется на мѣстѣ и къ вывозу поступитъ 20 т. п. сѣмени и 20 т. п. пеньки съ тѣмъ же назначеніемъ, что и по льну. Для линіи Казань-Екатеринбургъ новыми явятся 10 т. п. сѣмени и 85 т. п. волокна, льна и конопли. Распредѣленіе сѣмени между прямымъ сообщеніемъ и сдачей на воду будетъ такое же, какъ и по хлѣбу, т.-е. на прямое сообщеніе 45 т. п., на воду 70 т. п.

Опредѣлить, какое количество яицъ слѣдуетъ принять къ отправленію, можно только посредствомъ сопоставленія статистическихъ данныхъ. По отчету Елабужской судоходной дистанціи за 1908 г. съ пристаней праваго берега р. Камы было отправлено 8,2 тыс. пудовъ.

Яйца.

Съ другой стороны, станціи Пермской ж. дороги отправили яицъ (тыс. пудовъ):

	Участокъ Вятка-Чепца. 257 вер.	Участокъ Чепца-Пермь. 203 вер.	Итого.
1902 г.	1,1	0,3	1,4
1903 „	1,1	0,1	1,2
1904 „	0,5	0,2	0,7
1905 „	0,9	1,1	2,0
1906 „	1,1	0,6	1,7
1907 „	26,7	74,3	101,0
1908 „	49,4	43,5	92,9
1909 „	83,4	54,8	138,2

Если предположить, что участокъ Чепца-Пермь собираетъ яйца равномерно съ обѣихъ сторонъ линіи и что районъ проектируемой вѣтви равняется приблизительно половинѣ района участка Чепца-Пермь съ

южной стороны, то можно принять, что въ районѣ вѣтви собирается (54,8:2:2)=13,7 тыс. пудовъ.

Однако, принимая во вниманіе бѣльшую плотность населенія въ районѣ вѣтви и бѣльшую матеріальную обеспеченность этого населенія, для опредѣленія будущей перевозки яицъ эту цифру слѣдуетъ нѣсколько повысить, а именно—до 20 тыс. пудовъ.

Изъ нихъ новыми для линіи Казань-Екатеринбургъ будутъ 15 тыс. пудовъ.

Заводскіе грузы.

Но отнюдь не въ облегченіи сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ заключается значеніе вѣтви къ Ижевскому и Воткинскому заводамъ и первѣйшей задачей ея является соединеніе названныхъ заводовъ съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

Ижевскій оружейный и сталелѣлательный заводъ, принадлежащій Артиллерійскому вѣдомству, расположенъ на берегу большого озера, образовавшагося вслѣдствіе запруды рѣки Ижъ, дающей заводу даровую мощную энергію для приведенія въ дѣйствіе его станковъ. Однако, заводъ не довольствуется одной только водяной силой и, владѣя дачей съ количествомъ лѣсной почвы въ 124.580 десятинъ, пользуется также и древеснымъ топливомъ; для доставки его на заводъ оборудована узкоколейная лѣсовозная жел. дорога въ направленіи къ западу отъ озера, протяженіемъ около 40 верстъ; кромѣ того, заводу принадлежатъ два буксирныхъ парохода, подвозящихъ къ заводу дрова на баркахъ съ отдаленныхъ участковъ лѣсной дачи, расположенныхъ на противоположномъ сѣверномъ берегу.

На заводѣ въ настоящее время занято до 7 тысячъ рабочихъ, но Управленіе завода въ случаѣ полученія крупнаго и спѣшнаго наряда можетъ довести контингентъ рабочихъ до 15 тысячъ, пользуясь заводскимъ населеніемъ, какъ постояннымъ запасомъ рабочей силы, имѣющимъ достаточный навыкъ къ механической работѣ, которая зачастую сводится къ надзору за дѣйствіемъ фрезерныхъ станковъ только.

Заводское населеніе доходитъ по официальнымъ свѣдѣніямъ до 25 тысячъ человекъ и дѣлится въ административномъ отношеніи на два поселенія. Средства къ жизни даетъ ему, прежде всего, занятіе сельскимъ хозяйствомъ, затѣмъ работа на заводѣ по рубкѣ и подвозкѣ лѣса, и различные кустарные промыслы, изъ которыхъ по размѣрамъ производства и по числу занятыхъ рукъ выдѣляется изготовленіе охотничьихъ ружей. Свыше 50 рабочихъ занято на пивоваренномъ Ижевскомъ заводѣ „И. И. Бодалева“.

Въ лѣтнее время внѣшнія сношенія завода производятся при посредствѣ Камы черезъ пристань

Гольяны, расположенную въ 60-ти верстахъ отъ завода, а зимой преимущественно черезъ ближайшую станцію Чепца, Пермской ж. д., въ разстояніи 148 вер. отъ завода, а иногда и черезъ Казань, до которой отъ завода 526 вер. Въ продолженіи 3-хъ мѣсяцевъ весенней и осенней распутицы доставка и отправленіе грузовъ крайне затрудняется.

Стоимость гужевой доставки колеблется въ зависимости отъ урожая, при чемъ колебанія эти бывають довольны серьезными; такъ, на примѣръ, отъ Ижевскаго завода до Гольянъ брали:

(съ пуда)	Зимой:	Лѣтомъ:
Въ 1901 году	3,25 коп.	5,75 коп.
„ 1907 „	7,25 „	9,25 „

т.-е. разница между 1901 и 1907 годами доходила отъ 3,50 до 4 коп.

Еще болѣе серьезное колебаніе наблюдалось въ стоимости доставки отъ Ижевскаго завода до станціи Чепца, а именно:

	Зимой:	Лѣтомъ:
Въ 1901 г.	36,75 к.	51,45 к.
„ 1907 „	круглый годъ—58,80 коп.,	

другими словами, разница доходила отъ 7,35 к. до 22,05 коп. съ пуда.

Ранѣе, чѣмъ перейти къ выясненію грузооборота Ижевскаго завода, слѣдуетъ выяснитъ, въ какомъ направленіи будетъ совершаться этотъ грузооборотъ.

Вѣтка на Ижевскій заводъ, какъ сказано выше, начинается приблизительно на 80 верстѣхъ отъ Сарапула; далѣе по вѣтви до завода 49 верстѣхъ. Значитъ все разстояніе отъ завода до Сарапула составитъ 129 верстѣхъ. Отъ Ижевскаго завода до Камско-Воткинскаго разстояніе 60 верстѣхъ и отъ этого послѣдняго до пристани Галево на р. Камѣ по существующей желѣзной дорогѣ 12 верстѣхъ. Итого отъ Ижевскаго завода до Галево 72 версты. Такимъ образомъ Ижевскій заводъ будетъ тяготѣть больше къ пристани Галево, чѣмъ къ Сарапулу.

Съ проведеніемъ желѣзной дороги Кама далеко не потеряетъ своего значенія для Ижевскаго завода, особенно въ отношеніи полученія съ Урала сырого матеріала для переработки. По этому поводу здѣсь необходимо указать, что Камско-Воткинскій заводъ имѣетъ свой караванъ баржей и 2 парохода, которые рейсируютъ между Пермью (Левшино) и пристанью Галево.

Расходъ по содержанію этого каравана и по транспортировкѣ падаетъ на 1 перевезенный пудъ въ размѣрѣ 3,75 коп.

Не подлежитъ сомнѣнію, что оба завода, принадлежащіе одному хозяину—казнѣ, не замедлятъ сго-

вориться о взаимномъ пользованіи этимъ караваномъ. какъ только между обоими заводами установится прочная связь въ видѣ проектируемой вѣтви.

По сбыту вырабатываемыхъ продуктовъ Ижевскому заводу не придется, навѣрное, обращаться ни къ услугамъ Камско-Воткинскаго завода, ни, вообще, къ услугамъ частныхъ пароходчиковъ, хотя пароходные фрахты стоятъ довольно низко: отъ Галево до Перми 8 коп., до Казани 10 коп. и до Нижняго 12 коп.; однако сбытъ заводскихъ продуктовъ въ этихъ пунктахъ весьма ограниченъ, а кромѣ того желѣзная дорога гарантируетъ гораздо большую скорость въ доставкѣ, больше обезпечиваетъ сохранность грузовъ и, главное, даетъ по существующимъ условіямъ разчетовъ дорогъ съ Военнымъ Вѣдомствомъ большія удобства для завода по оплатѣ перевозокъ.

Ижевскій заводъ изготовляетъ почти исключительно ружья и артиллерійскіе снаряды. Сырымъ матеріаломъ является уральскій чугуны, который заводъ самъ перерабатываетъ на необходимую ему сталь. Цифра годового производства не представляетъ какой либо постоянной величины; она колеблется въ зависимости отъ распредѣленія заказовъ Военнымъ Вѣдомствомъ. Въ пятилѣтіе 1903—1907 года заводомъ было выпущено своихъ издѣлій и разныхъ сортовъ подѣлочной стали 1.191 тыс. пудовъ, что, казалось бы, должно давать въ среднемъ 238 тыс. пудовъ. Однако, остановиться на этой цифрѣ представляется затруднительнымъ по той причинѣ, что въ это пятилѣтіе вошли 1904 и 1905 годы, годы Японской войны, когда заводы получили весьма крупныя наряды. Если предположить, что интенсивность работы завода въ эти годы была вдвое выше нормальной, то тогда средній отпускъ завода опредѣлится въ $(1.191:7)=170$ т. пуд. Съ другой стороны нельзя, забывая и того обстоятельства, что отсутствіе удобныхъ путей сообщенія могло не разъ заставить Военное Вѣдомство отказаться отъ мысли отдать Ижевскому заводу тотъ или другой нарядъ. Съ проведеніемъ желѣзной дороги это препятствіе отпадаетъ, заводъ станетъ въ нормальныя условія по сравненію съ прочими, и тогда можно принять, что онъ дастъ на дорогу до 200 тыс. пудовъ своихъ издѣлій съ пробѣгомъ 49 верстъ по вѣтви по направленію къ Сарапулу и съ назначеніемъ половины въ Сибирь и половины за Казань.

Кромѣ заводскихъ грузовъ, на дорогу въ Ижевскѣ должны поступить издѣлія частныхъ оружейниковъ и пиво Ижевскаго завода „И. И. Бодалева“; въ районѣ имѣется еще заводъ А. Н. Бахтіарова, расположенный въ 35 верстахъ къ сѣверу отъ Ижевска въ деревнѣ Б. Ошворцы Сосновской волости.

Частныхъ оружейниковъ на заводѣ пять: П. Ф. Петровъ, В. П. Петровъ, А. Н. Евдокимовъ, Н. П. Березинъ и М. А. Будаковъ. Всѣ эти оружейники изготовляютъ охотничьи ружья-дробовики, цѣной не выше 3-хъ рублей за штуку. Своему ремеслу они обязаны тому обстоятельству, что у Ижевскаго завода имѣется большой запасъ ружейныхъ стволовъ системы Бердана, оставшихся послѣ перевооруженія арміи въ 1891 году ружьями нынѣшней системы. Заводъ снимаетъ съ этихъ стволовъ винтовые нарѣзы и въ гладкомъ видѣ уступаетъ ихъ оружейникамъ по очень низкой цѣнѣ. Такимъ образомъ, вся работа оружейниковъ сводится къ выдѣлкѣ ложа изъ березоваго дерева (матеріаль получается съ заводской лѣсной дачи) и къ пригонкѣ къ нему готоваго ружейнаго ствола.

По мѣстнымъ свѣдѣніямъ общее производство достигаетъ 42 тыс. пудовъ, при чемъ въ немъ занято 800 рабочихъ. По официальнымъ свѣдѣніямъ, стоимость производства равняется 370 т. рубл. (что, при 4-хъ ружьяхъ на пудъ и стоимости ружья въ 3 рубля, соответствуетъ 31 тыс. пудовъ), а количество занятыхъ рабочихъ—380 человекъ. По отчету Елабужской судоходной дистанціи Казанскаго Округа за 1908 г. пристань Гольяны отправила 25,8 тыс. пудовъ ружей. Учитывая характерныя особенности каждаго изъ этихъ трехъ показаній, можно предположить, что общее производство ружей не превышаетъ 35 т. пудовъ. Около 5 тыс. расходятся на мѣстѣ и въ сѣверныхъ уѣздахъ губерніи, а остальные 30 тыс. пудовъ поступаютъ на жел. дорогу для доставки въ Сибирь, гдѣ эти ружья имѣютъ прекрасный сбытъ.

Оружейникъ Н. И. Березинъ занимается чугунными отливками, которыя, по его словамъ, достигаютъ 15 тыс. пудовъ въ годъ. Цифра эта весьма преувеличена, такъ какъ эти отливки предназначаются для изготовленія ружейныхъ коробокъ (казенная часть берданки), которыя вѣсятъ 2—3 фунта штука. Во всякомъ случаѣ, этотъ грузъ врядъ-ли можетъ имѣть сбытъ гдѣ-либо, кромѣ заводскихъ оружейниковъ, и на дорогу не попадетъ.

Ижевскій пивоваренный заводъ „И. И. Бодалевъ“ по мѣстнымъ свѣдѣніямъ выпускаетъ 200 тыс. пудовъ пива (вѣсъ съ посудой); по официальнымъ свѣдѣніямъ — 150 т. пудовъ. Сбывается пиво на мѣстѣ, въ Сарупулѣ, Воткинскомъ заводѣ, Глазовскомъ уѣздѣ, Перми и Елабугѣ. Такъ какъ официальная цифра включаетъ въ себѣ чистый вѣсъ безъ посуды, то не будетъ ошибкой согласиться, что выпускъ пива равняется 200 тыс. пуд. На мѣстѣ, по окрестнымъ деревнямъ и въ Глазовскомъ уѣздѣ должно расходиться не менѣе 50 тыс. пудовъ; остальные 150 т. пудовъ попадутъ на дорогу съ

распредѣленіемъ: 30 т. п. въ Сарапуль и 120 тыс. пудовъ въ Воткинскій заводъ. Изъ этихъ 120 тыс. пуд. останется на заводѣ и разойдется по окрестностямъ его 20 тыс. пуд., а 100 т. пудовъ перейдутъ на воду въ Галевѣ.

Другой пивоваренный заводъ, А. М. Бахтіарова, расположенный въ дер. Б. Опворцы Сосновской волости въ 35 верстахъ отъ Ижевска, выпускаетъ въ годъ до 60 т. пудовъ. Сравнительно незначительная выработка и отдаленность отъ будущей желѣзной дороги не даютъ возможности предположить, что сколько нибудь пива съ этого завода попадетъ на желѣзную дорогу. Винокуренный заводъ того же владѣльца въ той-же деревнѣ даетъ до 15 т. п. спирта, который сбывается цѣликомъ въ Глазовѣ и на проектируемую дорогу также не попадаетъ.

Камско-Воткинскій казенный заводъ, состоящій въ вѣдѣніи Министерства Торговли и Промышленности, расположенъ, подобно Ижевскому заводу, на берегу обширнаго озера, образованнаго запрудой рѣки Вотки. Производство завода дѣлится на 5 основныхъ цеховъ 1) Паровозный, 2) Мостовой, 3) Судовой, 4) Земледѣльческихъ машинъ и 5) Желѣзнодорожныхъ скрѣпленій. Рабочихъ на заводѣ 5400 человекъ.

Въ настоящее время для сбыта своихъ издѣлій и полученія сырья заводъ въ лѣтнее время пользуется услугами р. Камы. Отъ завода до пристани Галево проведена желѣзная дорога (частнаго пользованія) протяженіемъ 12 верстъ, нормальной колеи; главнѣйшее назначеніе ея—подвозить выпускаемые паровозы къ водѣ для погрузки на баржи. Какъ уже указано было выше, въ распоряженіи завода имѣется караванъ баржей и 2 парохода, которые рейсируютъ между пристанью Галево и Пермью (Левшино), при чемъ расходы по содержанію и транспортировкѣ падаютъ на 1 перевезенный пудъ въ размѣрѣ 3,75 коп. Караванъ совершаетъ за время навигаціи при благопріятныхъ условіяхъ до шести рейсовъ.

Въ зимнее время сношенія завода по сбыту издѣлій и полученію сырья совершаются черезъ станцію Чепца Пермской ж. д. и изрѣдка, черезъ станцію Бородулино той же дороги. Приблизительная стоимость гужевоы доставки на протяженіи 125 верстъ за предметы, вѣсомъ:

	до	25	пудовъ	составляетъ	15,75	к. съ	пуда.
отъ	25	„	50	„	18,50	„	„
„	50	„	100	„	44,65	„	„
„	100	„	200	„	54,65	„	„

Столь высокая стоимость заставляеть заводъ пріорочивать свои перевозки почти исключительно къ періоду лѣтней навигаціи и прибѣгать къ желѣзнодорожной перевозкѣ лишь при условіи крайней необ-

ходимости, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ о всей перевозкѣ заводскихъ грузовъ по отправленію и по прибытію:

	по водѣ	черезъ ст. Чепца и Бородулино.
1906 г.	5.248.913 пуд.	90.145 пуд.
1907 г.	4.333.300 „	32.963 „
1908 г.	7.371.152 „	98.815 „
1909 г.	8.338.250 „	80.702 „

Паровозный цехъ въ 1909 году былъ уничтоженъ пожаромъ и первоначально возстановлять его не предполагалось. Однако, по послѣднимъ свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстѣ, этотъ цехъ отчасти возстановленъ и при трехъ смѣнахъ рабочихъ можетъ выпускать почти такое-же количество паровозовъ, какое выпускалось до пожара. Кромѣ того, вопросъ о полномъ возстановленіи паровознаго цеха окончательно въ томъ или иномъ смыслѣ еще не рѣшенъ и, вѣроятно, это рѣшеніе послѣдуетъ только послѣ выясненія вопроса о соединеніи завода съ рельсовой сѣтью.

До пожара заводомъ было выпущено паровозовъ (новыхъ и отремонтированныхъ):

Въ 1906 году—32 шт.	вѣсомъ 155.070 п.	средн. вѣсъ—4846 пуд.
„ 1907 „ —39 „	„ 159.000 „	„ „ —4071 „
„ 1908 „ *)—40 „	„ 164.000 „	„ „

Какое количество изъ нихъ было совершенно новыхъ и сколько выпускалось послѣ ремонта, точныхъ свѣдѣній нѣтъ; есть только указаніе, что въ 1906 и въ 1908 году паровозовъ, нуждающихся въ ремонтѣ, на заводъ не поступало, а въ 1907 году ихъ было принято 29 штукъ (общій вѣсъ 91.340 п.; средній вѣсъ 1 паровоза — 3150 п.). Исходя изъ этого, можно предположить, что изъ 40 паровозовъ, выпущенныхъ въ 1908 году, 29 было отремонтированныхъ, а 11 совершенно новыхъ, изъ чего слѣдуетъ, что на дорогу будетъ поступать 30 паровозовъ для ремонта и новыхъ будетъ выпускаться 10 штукъ ежегодно. Паровозы для ремонта будутъ всего вѣроятнѣе поступать съ Сибирской и Пермской жел. дорогъ, такъ какъ для нихъ Камско-Воткинскій заводъ является ближайшимъ. Что же касается новыхъ паровозовъ, то имѣя въ виду, что въ Азіатской Россіи строительство должно пойти болѣе крупными шагами, чѣмъ въ Европейской, можно было бы предположить, что главное количество будетъ перевозиться также въ направленіи на востокъ, однако изъ осторожности лучше принять, что новые паровозы будутъ перевозиться по обоимъ направленіямъ въ одинаковомъ количествѣ.

*) По отчету Елабужской судоходной дистанціи за 1908 г.; число штукъ принято пропорціонально вѣсу 1907 года.

Мостовой цехъ въ настоящее время занятъ изготовленіемъ фермъ и мостовыхъ частей для строящейся Амурской ж. д. Въ 1906 году заводомъ было отправлено: черезъ Галево—130 т. п. и черезъ Чепцу—1 т. п., всего 131 тыс. пудовъ; въ 1907 году черезъ Галево—51 т. п. и черезъ Чепцу—9 т. п., всего—60 т. п. Выяснить цифры отправленія за послѣдующіе 1908 и 1909 г.г. изъ свѣдѣній, полученныхъ отъ завода, не представилось возможнымъ, такъ какъ за эти два года цифры отправленія и прибытія грузовъ Воткинскаго завода показаны одной общей цифрой. По даннымъ статистики Пермской ж. дороги за 1908 г. ст. Чепца отправила 1,9 т. п. и въ 1909 г.—2,9 т. пудовъ этого груза.

Сдѣлать выводъ изъ этихъ данныхъ для характеристики работы проектированной вѣтви, представляется затруднительнымъ. Главное обстоятельство, вліяющее на размѣръ перевозки и не могущее быть учтеннымъ—это планъ распределенія казенныхъ заказовъ между отдѣльными заводами. Насколько широка будетъ потребность въ подобнаго рода продуктахъ металлургической промышленности, въ какой, далѣе, мѣрѣ наличныя средства Воткинскаго завода будутъ отвѣчать этой потребности, судить трудно, а цифры прошлаго не даютъ прочнаго матеріала, для сужденія. Можно сказать только, что перевозка громоздкихъ мостовыхъ частей перейдетъ отъ воды на желѣзную дорогу, такъ какъ стоимость водяного транспорта удорожается двухкратными дорогими нагрузкой и выгрузкой и что Воткинскій заводъ, примкнувъ непосредственно къ сѣти желѣзныхъ дорогъ, пріобрѣтетъ несомнѣнно лишніе шансы къ полученію заказовъ въ болѣе широкомъ масштабѣ, чѣмъ теперь. За необходимостью остановиться на какой-либо цифрѣ можно принять, что заводъ дастъ новой дорогѣ до 100 тыс. пудовъ мостовыхъ частей въ направленіи на востокъ и западъ поровну.

Судовой цехъ до послѣдняго времени бездѣйствовалъ. Въ прошломъ году заводъ получилъ отъ пароходчика Кожевникова заказъ на изготовленіе пяти теплоходовъ, вмѣстимостью на 100 тыс. пуд. каждый, при чемъ была обусловлена скорость (при полной нагрузкѣ) $8\frac{1}{2}$ верстъ въ часъ по теченію и 7 верстъ противъ теченія. Двигатели для этихъ теплоходовъ были выписаны изъ Германіи. Въ настоящее время спущено на воду три теплохода, которые подвергаются испытаніямъ и окончательной отдѣлкѣ въ специальной мастерской у пристани Галево, а два теплохода еще въ работѣ. Хотя въ 1906 году съ завода на ст. Чепцу и было отправлено 2 тысячи пудовъ груза подъ наименованіемъ „частей шаландъ“, тѣмъ не менѣе нельзя ожидать, чтобы судовой цехъ далъ что-нибудь къ отправленію по желѣзной дорогѣ.

Цехъ земледѣльческихъ машинъ по заводскимъ свѣдѣніямъ изготовлялъ своихъ продуктовъ (преимущественно плуги) и выпустилъ въ продажу 42 т. п. въ 1906 и 38 т. п. въ 1907 г. По желѣзной дорогѣ черезъ ст. Чепца было въ томъ числѣ перевезено въ 1906 г.—1,8 т. п., въ 1907 г.—4,1 т. п., въ 1908 г.*)—2,1 т. п. въ 1909 г.*)—2,4 т. пудовъ. По даннымъ Елабужской судоходной дистанціи въ 1908 году было отправлено всего только 7,2 тыс. пудовъ. Ничтожность этой цифры можно отнести только на счетъ дефектовъ нашей водяной статистики. Расширенію производства мѣшаетъ ограниченность сбыта, который на мѣстѣ не великъ, благодаря коности населенія, упорствующаго въ своей привычкѣ къ первобытнымъ приѣмамъ обработки земли, а за предѣлами уѣзда заводъ терпитъ пораженіе въ непосильной для казеннаго предпріятія конкуренціи въ этомъ дѣлѣ съ заграничными и русскими частными заводами. Однако можно рассчитывать, что съ проведеніемъ желѣзной дороги условія сбыта улучшатся, и, такъ какъ усилія Уѣзнаго Земства ввести въ обиходъ населенія культурные приемы сельско-хозяйственной техники, надо думать, увѣнчаются успѣхомъ, то можно предположить, что изъ 40 тыс. пудовъ годового производства до 5 т. пудовъ машинъ разойдется на мѣстѣ, 20 тыс. пудовъ пойдетъ по прежнему по водѣ и 15 тыс. поступитъ на жел. дорогу.

Цехъ желѣзнодорожныхъ скрѣпленій выпустилъ своихъ издѣлій въ 1906 г.—на воду 99 т. п., на желѣзную дорогу—44 т. п., всего 143 тыс. пуд. и въ 1907 г.—на воду—167 т. п., на жел. дор.—2 т. п., всего 169 тыс. пуд. За 1908 и 1909 г. ст. Чепца отправила 10 и 40 тыс. пуд. По водяной статистикѣ въ 1908 г. пристань Галево отправила 91 тыс. пуд. Всего за 1908 г.—101 т. п. Грузъ этотъ исключительно желѣзнодорожный и, если производство скрѣпленій можно принять въ 150 тыс. пуд., то это количество цѣликомъ поступитъ на желѣзную дорогу съ распредѣленіемъ: 75 тыс. пуд. на востокъ и 75 т. пуд. на западъ.

Кромѣ продуктовъ перечисленныхъ основныхъ пяти цеховъ заводъ выпускаетъ различныя желѣзныя издѣлія и желѣзо разныхъ сортовъ. Данныя объ отправленіи этихъ грузовъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Черезъ Галево.	Черезъ Челцу.	Итого.
1906 г. .	41 т. п.	3 т. п.	44 т. п.
1907 „ .	44 „ „	1 „ „	45 „ „
1908 „ .	118 „ „ (**)	12 „ „ (***)	130 „ „

*) По даннымъ статистики Пермской ж. д.

***) По даннымъ Елабужской судоходной дистанціи.

**) По статистикѣ Пермской ж. д.

Послѣдняя цифра, будто бы, указываетъ на крупное увеличеніе перевозокъ противъ предыдущихъ годовъ, но вѣрнѣе предположить здѣсь недостатокъ водяной статистической классификаціи и по всѣмъ вѣроятіямъ въ цифру отправленія желѣза и издѣлій вошли перевозки плуговъ, которыхъ, какъ указано было выше, оказалось весьма ничтожное количество. Руководствуясь этимъ соображеніемъ, можно принять, что годовой отпускъ издѣлій и желѣза не превышаетъ 45 тыс. пуд. и, если за водой останется бѣльшая половина, то на дорогу поступитъ 20 тыс. пуд. съ назначеніемъ въ районъ линіи Казань-Екатеринбургъ по обоимъ направленіямъ въ одинаковомъ количествѣ.

Этимъ исчерпывается значеніе Камско-Воткинскаго завода, какъ будущаго крупнаго отправителя по проектируемой желѣзной дорогѣ.

Населеніе завода, доходющее до 25 тыс. человѣкъ, живетъ преимущественно заработками на заводѣ, рубкой дровъ и извозомъ. Изъ промысловъ можно указать на экипажный; по мѣстнымъ свѣдѣніямъ, въ селеніи Воткинскаго завода изготовляется 6000 ходовъ и 10000 тарантасовъ, которые имѣютъ сбытъ въ Сибирь. Однако, водяная статистика совершенно не отмѣчаетъ этого груза. При дороговизнѣ желѣзнодорожнаго тарифа, ожидать поступленія названнаго груза на дорогу не приходится. Указываютъ также на производство сохъ, но оно имѣетъ исключительно мѣстное значеніе.

Въ 32-хъ верстахъ отъ Камско-Воткинскаго завода въ селѣ Шарканъ находится чугунно-литейный и механическій заводъ бр. А. и Н. Родигиныхъ, изготовляющій литье, сельскохозяйственныя машины и запасныя къ нимъ части въ количествѣ 50 тыс. пуд. Рабочихъ на заводѣ 100 человѣкъ. Въ настоящее время Родигины отправляютъ до 30 т. пуд. своихъ издѣлій въ губерніи Уфимскую, Казанскую, Нижегородскую, Владимірскую, Вологодскую, Пермскую и въ Сибирь. Вѣроятно, скудость спроса на мѣстѣ (то же, что испытываетъ и Воткинскій заводъ) заставляетъ ихъ искать столь отдаленныхъ рынковъ сбыта. Явленіе это не вѣчное, оживленія мѣстнаго потребленія можно ожидать въ недалекомъ будущемъ, а потому желѣзная дорога разсчитывать на издѣлія этого завода не можетъ.

Лѣсные грузы.

Наименѣе поддающимися точному учету являются лѣсные грузы. Прежде всего необходимо отмѣтить, что хотя районъ вѣтви, особенно въ сѣверной его части, хорошо обезпеченъ лѣсами, однако, мѣстная потребность въ немъ велика и предѣлъ ея еще не исчерпанъ. Затѣмъ нельзя забывать и того обстоятельства, что районъ вѣтви поставленъ въ довольно благопріятныя условія по сбыту лѣса на внѣшніе

рынки. если бы въ томъ встрѣтилась необходимость, такъ какъ почти всѣ дачи находятся на берегахъ (или въ непосредственномъ сосѣдствѣ) съ такими удобными для сплава рѣчками, какъ Ижъ, Позимъ (въ системѣ рѣки Камы) и Нылга (въ системѣ рѣки Вятки).

По даннымъ весьма обстоятельнаго земскаго обслѣдованія, мощность лѣсныхъ насажденій представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Въ районѣ вѣтви къ Ижевскому и Воткинскому заводамъ расположены слѣдующія казенныя лѣсныя дачи:

Названіе дачи.	Лѣсничество.	Площадь (дес.).	
		Общая.	Лѣсная.
Управленія Земледѣлія и Государ. Имуществъ.			
Сіягъ-Зюмьинская.....	Нылгинское.	33.133	27.577
Срѣтенская съ Ильинской...	Ижевское.	16.448	15.656
Заводская.....	„	6.906	5.939
Яганская.....	„	19.808	18.578
Нечкинская.....	„	740	700
Камско-Воткинскаго завода.			
Ижевская.....	3 Кам.-Воткинск.	61.966	60.595
Шарканская.....	„	25.289	24.885
Старо-Заводская.....	1 Кам.-Воткинск.	177.070	50.698
Ижевскаго Завода.			
Ижевская.....	Заводское.	132.850	121.295
И т о г о . . .	—	474.210	325.923

Кромѣ того, въ 50-ти верстный районъ входятъ части дачъ Дебесской, Лозоворцевской и Бурановской и полностью Чутырская № 2, но эти послѣднія, какъ слишкомъ удаленныя отъ вѣтви, не могутъ быть приняты во вниманіе.

Что касается указанныхъ выше дачъ, расположенныхъ въ районѣ, то о нихъ имѣются слѣдующія данныя:

Сіягъ-Зюмьинская дача расположена въ 25—45 верстахъ отъ вѣтви въ верховьяхъ рѣки Нылги. Господствующей породой въ ней является ель съ большою примѣсью липы. Эта послѣдняя выбирается промежуточной рубкой до 190 дес. въ годъ; въ этомъ же размѣрѣ производится и ежегодная выборная рубка остальныхъ породъ. Такъ какъ средній запасъ на 1 дес. въ дачѣ достигаетъ 45 к. с., то ежегодно по-

лучается лѣсного матеріала до $8\frac{1}{2}$ тыс. куб. саж. или свыше 2 милл. пуд. Мѣстная потребность не поглощаетъ всего этого количества и значительная часть его поступаетъ на вывозъ, но за недостаткомъ путей сообщенія все же дача не можетъ быть использована въ полномъ по состоянію насажденій размѣрѣ.

Срътенская и Ильинская дачи расположены на южной границѣ уѣзда въ Больше-Норьинской и Пургинской волостяхъ въ 8—25 верстахъ отъ вѣтви. Хвойныя породы въ ней также имѣютъ большую примѣсь липы и хозяйство въ ней ведется также, какъ и въ Сягъ-Зюмьинской дачѣ, но вырубается лишь до 140 дес. и запасъ достигаетъ лишь 25 к. с. Такимъ образомъ ежегодно можетъ получаться до $3\frac{1}{2}$ тыс. куб. саж. или до 875 тыс. пуд. лѣсного матеріала. Все же и это количество въ настоящее время не можетъ сбываться полностью, за отдаленностью мѣсть рубки отъ сплавныхъ рѣкъ Ижа и Нылги.

Заводская дача расположена по рѣкамъ Ижу и Позиму около самой вѣтви; ежегодно производится сплошная вырубка 46 десят. ели и промежуточная 55 дес. липы и все получаемое количество поглощается мѣстной потребностью.

Яганская дача—къ югу отъ Заводской по р. Ижу. примыкаетъ къ проектируемой вѣтви. Въ ней въ настоящее время ведется сплошная ежегодная рубка 22 дес. ели и 28 дес. осины и промежуточная рубка 20 дес. липы, при среднемъ запасѣ въ 40 куб. саж. это даетъ до 2 тыс. куб. саж. или до 500 тыс. пуд. лѣсного матеріала ежегодно. Сбывается все это количество сполна, но не только на мѣстныя потребности, а и на внѣшніе рынки, куда идетъ сплавомъ по р. Ижу.

Въ небольшой *Нечкинской дачѣ*, расположенной на Камѣ въ Перевозинской волости, лѣсного хозяйства не ведется.

Ижевская и Шарканская дачи Камско-Воткинскаго завода расположены на самой вѣтви. Ежегодный отпускъ изъ нихъ достигаетъ въ среднемъ 20 тыс. куб. саж., изъ которыхъ свыше 15 т. к. с. идетъ на заводскія потребности, около 3 т. к. саж. отпускается бесплатно и на льготныхъ условіяхъ мѣстному населенію, остальное же количество сбывается на мѣстѣ.

Старо-Заводская дача, расположенная по р. Шаркану, находится въ совершенно тѣхъ же условіяхъ относительно сбыта лѣсного матеріала, котораго въ ней получается до 15,6 тыс. куб. саж.

Таковы данныя о лѣсахъ раіона по земскому обследованію. Относительно Ижевской Артиллерійской дачи имѣются слѣдующія данныя. Количество лѣсной

площади равняется 124.580,8 десятинъ. Дача дѣлится на два лѣсничества. Хозяйственная часть имѣется въ 1-мъ лѣсничествѣ съ оборотомъ хозяйства въ 60 лѣтъ и оборотомъ рубки—180 лѣтъ. Всего подъ хвойными насажденіями находится 16.521,8 десятинъ, изъ которыхъ сосной занято 10.723,4 десятины. Ежегодный отпускъ составляетъ 8845 деревъ сосны (2476 куб. саж.) и 4937 деревъ ели (977 куб. саж.). Ежегодная потребность — 1075 куб. саж. и остается неиспользованнымъ 2378 куб. саж. При вѣсѣ 1 куб. сажени въ 460 пудовъ и при возможности отпускать ежегодно 2000 куб. саж., весь возможный отпускъ въ переводѣ на вѣсъ составитъ 920.000 пуд.

Планомъ хозяйства предусмотрено на выборку липы въ хвойныхъ участкахъ, гдѣ она составляетъ значительную примѣсь. Такихъ участковъ, гдѣ примѣсь липы составляютъ 10 и болѣе %, въ первомъ лѣсничествѣ 18.873,7 дес., а во второмъ—25.209,7 дес., всего же 44.083,4 десятинъ. Площадь ежегодной вырубki въ 1 лѣсничествѣ—315 дес., а во 2—420 дес., всего 735 дес. Однако, въ виду предполагаемаго выдѣла 20 тыс. дес. въ надѣлъ бывшимъ мастеровымъ и непремѣннымъ работникамъ Ижевскихъ заводовъ, цифра отпуска ежегодной выборки липы уменьшается: для 1 лѣсничества до 250 дес., для 2-го—350 дес., а всего 600 десятинъ. Такъ какъ съ одной десятины получается 70 пуд. мочала, 62,5 пуд. луба, 1338 пуд. подѣлочной древесины, 0,065 куб. саж. лыка, то общее количество отпуска липы можетъ выразиться: мочала—42 т. п., 37,5 тыс. пуд. луба, 802,8 т. п. древесины и 3,1 тыс. пуд. лыка, а всего 885,4 тыс. пудовъ липы въ разномъ видѣ.

Въ наиболѣе благоприятныхъ условіяхъ при сооруженіи проектируемой вѣтви будутъ находиться дачи Срѣтенская съ Ильинской, Яганская и Артиллерійская, какъ наиболѣе устроенныя, не имѣющія полного сбыта на мѣстѣ и лежащія въ непосредственной близости къ вѣтви. Имѣя однако въ виду крайнюю оптимистичность теоретическихъ подсчетовъ запаса и отпуска древесины, принять къ отправленію съ вѣтви вышеуказанное количество было бы весьма неосторожно. Эти данныя обѣщаютъ:

Срѣтенская съ Ильинской дачей .	875 тыс. пудовъ
Яганская	500 „ „
Артиллерійская	920 „ „
„ (липа)	885,4 „ „
	3.180,4 тыс. пуд.

Если же отпускъ Артиллерійской дачи 2000 куб. саженой пересчитать не по 460 пудовъ на кубъ, а по 250 (что представляется единственно правильнымъ),

то вмѣсто цифры 920 т. п. надо принять 500 тыс. пудовъ, и тогда общій итогъ будетъ 2760 т. пуд., а за исключеніемъ липы Артиллерійской дачи—1875 т. пуд. Однако, въ эту цифру входитъ и мѣстное потребление (дачи Срѣтенская съ Ильинской и Яганская). Считая, что около половины разойдется на мѣстѣ, можно предположить, что на дорогу поступитъ около 1 милл. пудовъ, съ назначеніемъ на прямое сообщеніе за Казань съ пробѣгомъ по вѣтви въ 25 верстѣ. Этотъ грузъ будетъ совершенно новымъ для линіи Казань-Екатеринбургъ.

Количество мочала, луба и липовой древесины опредѣлено заводомъ: мочало и лубъ—80 т. п. и древесины—803 т. пуд. За необходимостью остановиться на какой либо цифрѣ, можно принять, что съ вѣтви будетъ отправлено 20 т. п. мочала и луба и 200 т. п. древесины, съ назначеніемъ въ Казань.

Кустарные грузы.

Относительно кустарныхъ промысловъ слѣдуетъ отмѣтить, что въ районѣ вѣтви имѣютъ распространеніе промыслы кулеткацкій и рогожный, сельскохозяйственныхъ машинъ, колесный и желѣзный, бондарный, деревообдѣлочный, корзинный, кузнечный, веревочный, столярный, ткацкій, сапожно-башмачный и валяный. Однако, всѣ эти промыслы по суммѣ выработки не велики, потребление ихъ не идетъ дальше мѣстнаго базара и только въ прикамскихъ волостяхъ они имѣютъ сколько нибудь замѣтные размѣры, а въ районѣ вѣтви совершенно ничтожны. Тамъ, гдѣ населеніе обезпечено избытками хлѣба, кустарные промыслы не могутъ имѣть широкаго распространенія и въ данномъ случаѣ проектируемая вѣтвь не должна рассчитывать на подобные грузы.

Ввозные грузы.

Переходя за симъ къ грузамъ, ожидающимся въ прибытіи на вѣтвь, прежде всего слѣдуетъ остановиться на полученіи сырья обоими заводами—Ижевскимъ и Камско-Воткинскимъ

По мѣстнымъ свѣдѣніямъ Ижевскій заводъ за пятилѣтіе 1903—1907 года получилъ различныхъ матеріаловъ, издѣлій, станковъ и машинъ 3.352.883 пуда, что составляетъ въ среднемъ за 1 годъ 670 т. пудовъ. По даннымъ Елабужской судоходной дистанціи за 1908 г. прибытіе грузовъ на пристань Гольяны составило 433 тыс. пуд., при чемъ въ эту цифру вошли и нѣкоторые потребительскіе грузы, въ количествѣ 80 тыс. пудовъ. Не оспаривая цифры въ 670 т. п., какъ средней за пятилѣтіе 1903—1907 гг., слѣдуетъ оговорить, что въ этомъ пятилѣтіи заключаются такіе годы, какъ 1904 и 1905, когда заводъ работалъ весьма интенсивно на удовлетвореніе потребностей воениаго времени. Если эти два года считать за четыре, то среднее полученіе заводомъ

разныхъ грузовъ составить 498,9 т. пуд. округленно—500 т. п. Такая цифра представляется болѣе подходящей въ качествѣ средней нормальной, чѣмъ 670 тыс. пудовъ.

Для опредѣленія, какого именно рода грузы получаютъ заводомъ, можно воспользоваться указаніемъ водяной статистики за 1908 г., а именно: на пристани Гольяны было получено

мѣди.....	1,0 т. п.	глины бѣлой.	60,0 т. п.
желѣза...	19,6 " "	песку бѣлаго.	35,0 " "
рельсовъ..	0,5 " "	цемента.....	8,5 " "
чугуна ..	145,8 " "	машин. частей	1,6 " "
олифы...	0,5 " "		
		Итого.	272,5 т. п.

Кромѣ того, грузовъ подъ наименованіемъ „разное“, въ число которыхъ могли войти матеріалы для заводской надобности, прибыло 81,1 тыс. пуд.

Точная цифра по отдѣльнымъ грузамъ указывается заводомъ только по чугуну—300 тыс. пуд. и ложевыхъ и накладочныхъ березовыхъ болванокъ 65 т. п. Однако, въ цифрѣ прибытія чугуна коренится та же неточность о выводѣ средней, на которую только что было указано. Исправляя эту неточность по тому же способу, получаемъ вѣроятную нормальную цифру прибытія чугуна $\frac{300 \times 5}{7} = 214$, округленно 215 т. пудовъ.

Руководствуясь указаніями водной статистики и всѣми приведенными соображеніями, прибытіе грузовъ для заводской надобности можно представить въ слѣдующемъ видѣ:

Чугунъ....	215 т. п.
Болванка березовая....	65 " "	
Песокъ и глина.....	100 " "	
Желѣзо.....	20 " "	
Цементъ.....	10 " "	
Прочіе грузы*).....	90 " "	
Итого...	500 т. п.	

Чугунъ, болванка березовая, песокъ, глина, желѣзо и цементъ будутъ, несомнѣнно, поступать съ воды отъ пристани Галево съ полнымъ пробѣгомъ 60 вер. Что же касается прочихъ грузовъ, то можно предположить, что большая часть ихъ—50 тыс. пуд.—поступитъ на заводъ изъ-за Казани и 40 тыс. пуд.—съ воды.

Ижевскіе оружейники, изготовляющіе охотничьи ружья, показываютъ, что они получаютъ 97 т. пуд. различныхъ матеріаловъ изъ-за предѣловъ уѣзда

*) Считая въ числѣ ихъ мѣдь, машинныя части, смазочное масло, олифу, станки и т. п.

(И. Петровъ—15 т. п., В. Петровъ—5 т. пуд., Евдокимовъ—10 т. п. и Березинъ, занимающийся кромѣ того чугунными отливками, 57 т. п.). Цифры эти явно преувеличены. Какъ сказано было выше, эти оружейники получаютъ ружейные стволы готовыми съ Ижевскаго завода и, слѣдовательно, они не могутъ быть предметомъ ввоза. Дерево для изготовленія ложей приобрѣтается также у завода. Топливо, необходимое для слесарныхъ работъ, не можетъ требоваться въ большихъ размѣрахъ и тоже покупается на заводѣ. Такимъ образомъ, нѣтъ никакихъ основаній предполагать, что названные оружейники будутъ получать какіе-либо грузы по желѣзной дорогѣ для своихъ мастерскихъ.

Равнымъ образомъ, нельзя ожидать прибытія по желѣзной дорогѣ какихъ-либо грузовъ въ сколько-нибудь крупныхъ партіяхъ для Ижевскаго пивовареннаго завода, хотя потребность въ нихъ выражается, по даннымъ завода, въ 80 тыс. пудовъ. Несомнѣнно, что стеклянная посуда получается гужомъ съ Сюгинскаго завода, а ячмень, бочки, ящики и прочій укупорочный матеріалъ заводъ приобрѣтаетъ на мѣстѣ.

Камско-Воткинскій заводъ всю массу сырья получаетъ съ воды, пользуясь собственнымъ караваномъ судовъ и своей желѣзнодорожной вѣткой; такимъ же способомъ онъ, конечно, будетъ продолжать получать все для себя необходимое и послѣ сооруженія проектируемой вѣтви. Получаемые грузы разбиваются по слѣдующимъ наименованіямъ:

	(въ тыс. пуд.).	
	1906 г.	1907 г.
Чугунъ разный	704,8	441,4
Дрова	3.040,0	2.445,7
Нефтяные остатки.	113,6	48,5
Горючіе матеріалы (камень, уголь).	297,1	88,9
Различные матеріалы.	363,2	436,2
Руда, доломитъ, кварцъ.	164,7	193,6
Лѣсные матеріалы	100,8	129,0
	<u>4.784,1</u>	<u>3.874,5</u>

Прибытіе дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ по водѣ и вѣтви въ то время, когда у завода большія лѣсныя дачи въ окрестностяхъ, объясняется тѣмъ, что кромѣ этихъ дачъ у завода имѣются еще и на лѣвомъ берегу Камы въ предѣлахъ Осинскаго уѣзда.

Цифра прибытія по 1908 и 1909 г. показана въ общей цифрѣ вмѣстѣ съ отправленіемъ.

Чугунъ получается частью снизу, частью сверху, что видно изъ слѣдующихъ цифръ прибытія чугуна на заводъ, а именно:

	(тыс. пудовъ).	
	1908 г.	1909 г.
Саткинскій.....	201,5	200,0
Златоустовскій.....	200,6	385,9
Верхне-Туринскій.....	49,5	211,3
Нижне-Туринскій.....	49,7	43,3
Серебрянскій.....	3,6	—
Каменскій.....	45,0	100,0
	549,9	940,5

При стоимости водяной перевозки въ 3,75 коп. съ пуда, ожидать перехода этого груза на жел. дорогу не приходится.

Тоже самое надо сказать и о другихъ грузахъ, какъ-то: глина бѣлая, песокъ кварцевый, доломить, камень кварцевый, камень тальковый, хромистый желѣзнякъ, каменный уголь и кирпичъ огнеупорный; всѣ эти грузы Уральскаго происхожденія.

Кромѣ перевозокъ съ воды Воткинскій заводъ получаетъ, хотя и немного, зимой грузы со станціи Чепца.

Такихъ поступленій было:

(тыс. пуд.).	
1906 г. — 14,8	1908 г. — 56,4
1907 г. — 6,7	1909 г. — 8,9

Въ среднемъ 21,7 тыс. пудовъ. Эти грузы (наименованія ихъ неизвѣстны) перейдутъ на новую дорогу. Ихъ можно принять въ количествѣ 20 т. п. съ тарифомъ въ $\frac{1}{40}$ к. съ пуда и версты и считать въ поступленіи изъ-за Казани.

Въ районъ вѣтви могутъ поступать сельскохозяйственныя машины американскаго производства. Считая пропорціонально тому, что принимается для линіи Казань — Екатеринбургъ, цифра прибытія этого груза опредѣляется въ 55 тыс. пуд. Однако, принимая во вниманіе отмѣченную выше косность населенія въ сѣверной части района, эту цифру необходимо уменьшить на половину и принять 25 тыс. пудовъ съ пробѣгомъ въ 50 вер., изъ-за Казани.

Разсчетъ потребительскихъ грузовъ, произведенный на основаніяхъ, указанныхъ въ описаніи вѣтви на Малмыжъ, дастъ слѣдующія цифры прибытія: чай 14 т. п., мануфактура 40 т. п., сахаръ 55 т. п., бакалея 9 т. п., галантерея 2 т. п., москатель 5 т. п., табакъ 7 т. п., соль 115 т. п., рыба 2 т. п. и керосинъ 35 т. п.

Транзитные грузы.

Транзитное движеніе слагается изъ перевозокъ московскихъ грузовъ, а также грузовъ Н.-Новгорода и Казани на станціи Пермской ж. д. и дорогъ, лежащихъ за Омскомъ, и обратно. Этихъ грузовъ въ 1908 г. было перевезено 5.595 тыс. пудовъ.

Грузы горнаго участка Пермской жел. дор. на дороги, лежащія за Пензой, и обратно, перейдутъ на новую линію въ количествѣ 1.670 тыс. нуд., изъ которыхъ главную массу составляютъ желѣзо съ Пермской ж. д. за Пензу—715 т. п., руда—100 т. п. и каменный уголь съ Екатерининской (ст. Ирмино) и Юго-Восточныхъ жел. дор. на Пермскую—650 тыс. пудовъ.

Въ сообщеніи дорогъ, лежащихъ за Москвой съ дорогами Пермской и лежащими къ востоку отъ Омска, по новой линіи будетъ перевезено 3.820 тыс. пуд. грузовъ, изъ которыхъ главнымъ является сахаръ съ дорогъ Южныхъ, Либаво-Роменской, М.-К.-Воронежской и Юго-Западныхъ жел. дорогъ, въ количествѣ 1.400 тыс. пуд.

Такимъ образомъ, общая сумма транзитныхъ перевозокъ составитъ 11.085 тыс. пудовъ.

Пассажирское движеніе и грузы большой скорости.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія и перевозокъ большой скорости для магистрали слѣдуетъ считать не свыше 1.200 р. съ версты, хотя сосѣдняя Самаро-Златоустовская жел. дор. получаетъ этого дохода около 4.400 р. съ версты (по 1907 г.), но ей не приходится сталкиваться съ конкуренціей воднаго транспорта, а новая линія въ отношеніи перевозокъ пассажировъ и грузовъ большой скорости встрѣтитъ могучаго конкурента въ видѣ р. р. Волги, Камы и Вятки. Что же касается вѣтвей Малмыжской и Ижевской, то принимая во вниманіе населенность ихъ районовъ и ту же конкуренцію воды, можно принять, что доходъ первой составитъ 300 р. на версту, а доходъ второй—500 р. на версту.

Исчисленный на основаніи всего вышеизложеннаго грузооборотъ новой линіи съ вѣтвями и ея валовая выручка выразятся въ слѣдующемъ видѣ:

Г р у з ы.	Тысячи нудовъ.	Пробѣтъ по проект- линіи.	Тысячи пудо-вереть.	Ставка съ п. и в.	Выручка въ рублѣхъ.
Магистральная линия.					
А. Отправленіе.					
Х л ѣ б ъ.					
Въ порты съ уч. Казань—Вятка.....	760	80	60.800	1 25	24.320
» » » Вятка—Сарапуль.....	1.015	260	263.900	1,45	58.644
» » » Сарапуль—Екатеринб. . .	2.380	610	1.451.800	1,60	241.967
Въ мѣстномъ сообщеніи.					
На воду съ уч. Казань—Вятка.....	1.140	40	45.600	1/34	13.412
» » » Вятка—Сарапуль.....	1.525	50	76.250	1/34	22.426
» » » Сарапуль—Екатеринбургъ.	1.280	50	64.000	1,34	18.824
Въ гор. Сарапуль.....	250	50	12.500	1,34	3.676
Масляничныя сѣмена.					
въ порты.....	250	425	106.250	1/51	20.833
на воду.....	250	50	12.500	1/34	3.676
Пенька.....	150	430	64.500	1/37	17.432
Кудель.....	470	430	202.100	1 37	54.622
Яйца.....	600	430	258.000	1/48	53.750
Лѣсные матеріалы.					
Строительный лѣсъ на Каму.....	2.000	250	500.000	1,39	128.205
» » на прямое сообщеніе.	1.000	610	610.000	1/100	61.000
» » въ Сарап. и Елаб. уѣз.	500	300	150.000	1/42	35.714
Дрова на заводы.....	2.500	200	500.000	1,77	64.935
Уголь на заводы.....	800	250	200.000	1 69	28.986
Сѣмя клевера.....	10	610	6.100	1,33	1.848
Желѣзо листовое.....	450	775	348.750	1/62	56.250
» котельное.....	250	775	193.750	1/94	20.612
Гвозди и проволока.....	250	775	193.750	1,35	55.357
Спиртъ въ Пермь.....	100	250	25.000	1/20	12.500
Мясо въ Москву.....	150	610	91.500	1/30	30.500
Сало въ Казань.....	80	610	48.800	1 24	20.333
Шерсть.....	50	610	30.500	1,21	14.524
Валяная обувь.....	10	500	5.000	1 15	3.333
Овчины невыдѣланныя.....	20	430	8.600	1/20	4.300
Кожаная обувь.....	50	500	25.000	1/12	20.833
Деревянные издѣлія.....	200	215	43.000	1,24	17.917
Мочало и лубѣ.....	100	430	43.000	1 44	9.773
Ивовая кора въ Казань.....	75	430	32.250	1,49	6.582
» » въ Сарапуль.....	75	250	18.750	1/46	4.076

Г р у з ы.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ по проект. лишн.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка съ п. п в.	Выручка въ рубляхъ.
Смола.....	20	200	4.000	1/29	1.379
Скипидаръ.....	15	200	3.000	1/34	882
Стекло въ Сибирь.....	100	220	22.000	1/44	5.000
» на Каму.....	100	270	27.000	1/20	13.500
Земледѣльческія орудія въ Сибирь.....	150	200	30.000	1/62	4.839
» » въ мѣстномъ сообщ.	50	90	4.500	1/24	1.875
Прочіе грузы (2.000 п. на версту).....	1.720	215	369.800	1/40	92.450
Итого.....	20.895	294	6.152.250	1/49	1.251.085
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	147.486
Б. Прибытіе.					
Чай.....	60	430	25.800	1/8	32.250
Мануфактура изъ Москвы.....	100	430	43.000	1/9	47.778
» изъ Нижняго.....	80	430	34.400	1/8	43.000
Сахаръ.....	250	430	107.500	1/28	38.393
Бакалея.....	40	430	17.200	1/12	14.333
Галантерея.....	10	430	4.300	1/9	4.778
Москатель.....	25	430	10.750	1/19	5.658
Табакъ.....	30	430	12.900	1/29	4.448
Соль:					
на уч. Казань—Вятка.....	190	80	15.200	1/30	5.067
» » Вятка—Сарапуль.....	140	50	7.000	1/30	2.333
» » Сарапуль—Екатеринбургъ.....	280	125	35.000	1/30	11.667
Рыба.....	10	430	4.300	1/20	2.150
Кероснъ съ Волги.....	100	130	13.000	1/12	10.833
» съ Камы.....	150	180	27.000	1/13	20.769
Кожи въ Сарапуль.....	150	500	75.000	1/39	19.231
Земледѣльческія машины.....	500	430	215.000	1/65	33.077
Прочіе грузы (10%).....	200	215	43.000	1/40	10.750
Итого.....	2.315	298	690.350	1/23	306.515
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	12.908
Вѣтвь на Малмыжъ.					
В. Отправленіе.					
Х л ъ б ъ.					
На воду въ Казань.....	255	35	8.925	1/34	2.625
На прямое сообщеніе (въ порты).....	170	35	5.950	1/25	2.380
» » » ».....	100	70	7.000	1/25	2.800

Г р у з ы.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ по проект. линии.	Тысячи пудо-версть.	Ставка съ п. н в.	Выручка въ рубляхъ.
Кудель.....	30	35	1.050	1/49	214
Масло льняное.....	25	70	1.750	1/40	438
Жмыхи.....	10	70	700	1/59	119
Доски.....	20	70	1.400	1/32	438
Бумага и картонъ.....	10	70	700	1/24	292
Яйца въ порты.....	40	70	2.800	1/43	651
'.....	10	35	350	1/42	83
Валяная обувь (въ Сибирь).....	15	35	525	1/16	328
Веревки.....	20	35	700	1/39	179
Уголь древесный.....	10	35	350	1/45	78
Смола.....	20	35	700	1/24	292
Деревянные издѣлія.....	10	35	350	1/24	146
Сѣно.....	10	70	700	1/78	90
Итого.....	755	45	33.950	1/30	11.153
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	9.209
Г. Прибытіе.					
Чай (изъ Челябинска).....	4	35	140	1/9	156
Мануфактура.....	13	35	455	1/10	455
Сахаръ.....	17	35	595	1/20	298
Бакалея.....	3	35	105	1/11	95
Галантерея.....	1	35	35	1/8	44
Москатель.....	2	35	70	1/21	33
Табакъ.....	2	35	70	1/18	39
Соль.....	40	35	1.400	1/30	467
Рыба.....	1	35	35	1/18	19
Керосинъ.....	13	35	455	1/12	379
Земледѣльческія машины.....	30	35	1.050	1/59	178
Пиво.....	40	70	2.800	1/24	1.167
Прочіе грузы (10%).....	17	35	595	1/40	149
Итого.....	183	43	7.805	1/22	3.479
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	947
Грузы вѣтви (672 тыс. пуд.) въ пробѣгъ по главной линии.....	—	97	64.920	1/30	21.424
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	1.425

Г р у з ы.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ по проект. линіи.	Тысячи пудо-вереть.	Ставка съ п. н в.	Выручка въ рубляхъ.
Вѣтвь на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы.					
Д. Отправленіе.					
Х л ѣ б ъ.					
На воду въ Галево	1.100	55	60.500	1/34	17.794
Въ порты	800	55	44.000	1/25	17.600
Масляничныя сѣмена.					
На воду въ Галево	70	55	3.850	1/34	1.132
Въ порты	45	55	2.475	1/25	990
Лень	125	55	6.875	1/52	1.322
Пенька	20	55	1.100	1/52	212
Яйца	20	55	1.100	1/45	244
Грузы Ижевскаго завода	200	49	9.800	1/48	2.042
Ружья охотничьи	30	49	1.470	1/11	1.336
Пиво Ижевскаго завода въ Сарапулъ	30	49	1.470	1/24	613
» » » въ Воткинскій	120	60	7.200	1/24	3.000
Паровозы (по 3½ тыс. пуд.—40 шт.)	175	109	19.075	1/100	1.908
Мостовыя части	100	109	10.900	1/64	1.703
Земледѣльческія машины	15	109	1.635	1/64	255
Желѣзнодорожныя скрѣпленія	150	109	16.350	1/96	1.703
Желѣзные издѣлія	20	109	2.180	1/26	838
Лѣсъ	1.000	50	50.000	1/100	5.000
Мочало и лубъ	20	40	800	1/44	182
Липовая древесина	200	40	8.000	1/100	800
Итого	4.240	59	248.780	1/42	58.674
Дополнительныя сборы	—	—	—	—	24.734
Е. Прибытіе.					
Чугунъ на Ижевскій заводъ	215	60	12.900	1/48	2.688
Болванка ложевая	65	60	3.900	1/28	1.393
Песокъ и глина	100	60	6.000	1/38	1.579
Желѣзо	20	60	1.200	1/28	429
Цементъ	10	60	600	1/36	167
Прочіе грузы Ижевскаго завода	50	49	2.450	1/40	613
» » »	40	60	2.400	1/20	1.200
Разныя грузы на К.-Воткинскій заводъ	40	109	4.360	1/40	1.090
Чай	14	55	770	1/8	963
Мануфактура	40	55	2.200	1/9	2.444

Г р у з ы.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ по проект. линіи.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка съ п. и в.	Выручка въ рубляхъ.
Бакалея.....	9	55	495	1/12	413
Галантерея.....	2	55	110	1/9	122
Москатель.....	4	55	220	1/19	116
Табакъ.....	7	55	385	1/18	214
Соль.....	115	60	6.900	1/30	2.300
Рыба.....	2	60	120	1/18	67
Керосинъ.....	35	60	2.100	1/12	1.750
Земледѣльческія машины.....	25	50	1.250	1/65	192
Прочіе грузы (10%о, не считая заводскихъ).....	25	55	1.375	1/40	344
Итого	818	61	49.735	1/28	18.084
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	4.598
Грузы вѣтви (2.365 тыс. пуд.) въ пробѣгъ по магистрали	—	324	765.969	1/61	126.179
Дополнительные сборы	—	—	—	—	20
Ж. Междустанціонное сообщеніе	2.150	100	215.000	1/40	53.750
(по 2500 пуд. на версту магистрали).					
Дополнительные сборы	—	—	—	—	25.800
Итого по магистрали	25.360	278	7.057.600	1/44	1.611.350
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	186.194
					1.797.544
Итого грузовъ вѣтвей въ пробѣгъ по магистрали	3.037	274	830.889	1/56	147.603
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	1.445
					149.048
Итого по магистрали съ грузамъ вѣтвей ..	28.397	278	7.888.489	1/45	1.758.953
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	187.639
					1.946.592
Итого по Малмыжской вѣтви.....	938	46	41.755	1/29	14.632
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	10.156
					54.798
Итого по Ижевской вѣтви.....	5.058	59	298.515	1/39	76.758
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	29.332
					106.090
Всего грузовъ отправленія и прибытія по магистрали и вѣтвямъ	31.356	262	8.228.759	1/44	1.850.343
Дополнительные сборы.....	—	—	—	—	227.127
					2.077.470

Г р у з ы.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ по проект. линіи.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка съ п. и в.	Выручка въ рубляхъ.
3. Транзитъ	11.085	863	9.566.355	1/39,2	2.438.447
Итого по перевозкамъ гру- зовъ малой скорости	42.441	419	17.795.114	1/41,5	4.515.917
на 1 версту	40	—	17.078	—	4.334
Доходы отъ пассажирскаго движенія и гру- зовъ большой скорости:					
по магистрали..... 1.200 р. съ в.	—	—	—	—	1.035.600
› Малмыжской вѣтви. 300 › ›	—	—	—	—	21.000
› Ижевской вѣтви ... 500 › ›	—	—	—	—	54.500
					1.111.100
Разные сборы:					
по магистрали 200 р. съ в.	—	—	—	—	172.600
› Ижевской вѣтви ... 100 › ›	—	—	—	—	10.900
Всего валовой выручки.....	—	—	—	—	5.810.517
на 1 версту.....	—	—	—	—	5.576

Сопоставленіе разстояній, получающихся при сооруженіи линіи Базань-Екатеринбургъ, съ существующими, а также съ образующимися вслѣдствіе сооруженія линій Тюмень-Омскъ и Буй-Даниловъ-Рыбинскъ.

	До Енaтeринбурга.			До Омска.		
	По новой линіи.	Существую- щія.	Новое короче + длиннѣе —	По новой линіи.	Существую- щія.	Новое короче + длиннѣе —
Отъ Риги	2468	2364	— 104	3299	3197	—102
› Впндавы.....	2626	2528	— 98	3457	3361	— 96
› Либавы.....	2647	2578	— 69	3478	3411	— 67
› Москвы.....	1594	1703	+ 109	2425	2536	+111
› Вѣлостока	2652	2669	+ 17	3484	3502	+ 18
› Граево.....	2731	2751	+ 20	3563	3584	+ 21
› Варшавы	2814	2834	+ 20	3646	3667	+ 21
› Кіева	2401	2594	+ 194	3232	3281 *)	+ 49
› Одессы	2850	3043	+ 193	3681	3679 *)	— 2
› Курска	2089	2291	+ 202	2920	2843 *)	— 77
› Калуги	1778	1971	+ 193	2609	2725	+116
› Пензы	1391	1537	+ 146	2222	2052	—170
› Н.-Новгорода.....	1333	1840	+ 507	2164	2393	+229
› Казани	849	1946	+1097	1680	2461	+781

*) Черезъ Пензу—Батраки—Челябинскъ.