

**А.П. Субботин**

**Торговые сообщения Восточ-  
ной России и Сибири**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 304  
ББК 60.5  
А11

A11 **А.П. Субботин**  
Торговые сообщения Восточной России и Сибири / А.П. Субботин – М.:  
Книга по Требованию, 2011. – 112 с.

**ISBN 978-5-458-02112-8**

**ISBN 978-5-458-02112-8**

© Издание на русском языке, оформление  
«УОУО Media», 2011

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2011

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

[www.samizday.ru/reprint](http://www.samizday.ru/reprint)



# СОДЕРЖАНИЕ.

	парагр.	стр.
Предисловіе . . . . .		1—14
Общія замѣчанія. . . . .	§§ 1—6	1

## Районъ Казанскаго направленія.

Направленіе ж. д. . . . .	7	13
Геоэкономическое положеніе. . . . .	8—10	13
Земледѣліе. . . . .	11	14
Скотоводство . . . . .	12	15
Лѣсоводство . . . . .	13	—
Промыслы . . . . .	14—15	16
Торговныя сношенія и полоса тяготѣнія грузовъ къ ж. д. . . . .	16	17
Экономическое положеніе района . . . . .	17	23
Финансовыя расчеты . . . . .	18	25

## Районъ Уфимскаго направленія.

Направленіе ж. д. . . . .	19	27
Горныя богатства . . . . .	30	28
Земледѣліе . . . . .	31	31
Скотоводство . . . . .	22	32
Лѣсоводство . . . . .	23	—
Промыслы . . . . .	24—25	34
Торговныя сношенія. . . . .	26	35
Полоса тяготѣнія грузовъ къ ж. д. . . . .	27	44
Экономическое положеніе края. . . . .	28	45
Финансовыя расчеты . . . . .	29	—

## Сибирская торговля.

Районъ дальней Сибири . . . . .	31—35	47
Районъ ближней Сибири . . . . .	36—46	52
Общее заключеніе . . . . .	47	58

## Водный транспортъ.

Отношеніе водныхъ путей къ рельсовымъ (съ научной точки). . . . .	48	59
Волга и Кама . . . . .	49—51	63
Другія рѣки волжскаго бассейна . . . . .	52	66
Улучшеніе рѣчныхъ путей . . . . .	53	67
Перевозочныя средства . . . . .	54—55	69
Фрахты . . . . .	56	70

Сибирскія рѣки . . . . .	парагр.	стр.
Возможность ж. д. параллельной Волгѣ и Камѣ . . . . .	57	71
	58	—

Гужевая перевозка. . . . .	59—60	74
----------------------------	-------	----

#### Разъясненіе отдѣльныхъ вопросовъ.

Вопросъ продовольственный . . . . .	61	76
Отношеніе ж. д. къ Нижегородской ярмаркѣ . . . . .	62	78
Уральская ж. д. . . . .	63	80
Вліяніе ж. д. на г. Казань. . . . .	64	81
Расстоянія . . . . .	65	82
Челяба какъ ж. д. пунктъ . . . . .	66	83
Значеніе ж. д. мостовъ. . . . .	67	—
Конечная стоимость казанской и уфимской линіи . . . . .	68	84
Вопросъ переселенческой . . . . .	69	85
Другіе варианты соединительнаго пути къ Сибири . . . . .	70	86

#### Сводъ данныхъ.

Выгоды казанскаго направленія . . . . .	72	87
Абсолютныя его невыгоды. . . . .	73	88
Невыгоды уфимскаго направленія . . . . .	74	90
Выгоды уфимскаго направленія . . . . .	75—76	—
Значеніе Троицко-Екатеринбургской вѣтви. . . . .	77	101
Заключеніе . . . . .	78	102



## ПРЕДИСЛОВІЕ.

Изучая много лѣтъ промышленную и торговую жизнь Россіи, я не могъ оставить безъ разсмотрѣнія сложный вопросъ о направленіи Сибирской ж. д., съ которымъ связано столько другихъ государственныхъ и хозяйственныхъ вопросовъ, столько измѣненій въ экономической жизни цѣлой, восточной, половины нашего отечества. Вопросъ этотъ я старался подвергнуть научному анализу и разсмотрѣть съ государственной точки, внѣ какихъ либо тенденцій, безъ всякихъ предвзятыхъ мыслей, независимо отъ воззрѣній партій; въ связи съ этимъ пришлось отыскивать въ вопросѣ этомъ такія стороны, которыя дали бы новыя основанія для его болѣе правильнаго разрѣшенія. Задача трудная—и для выполненія ея пришлось собрать весь опытъ. Литература вопроса о Сибирской ж. д. какъ она ни обширна, \*)

\*) Не касаясь литературы прежнихъ лѣтъ (которой посвящена спеціальная библіографія) отмѣтимъ своеобразныя изданія послѣдняго года.

*Книжки:* 1) «По вопросу о Сибирской ж. д.» (неизв. автора)—противъ казан. направл., опровергается возможность конкуренціи ж. д. съ рѣками.

2) «О направленіи Сибирской ж. д.» записка уполномоченнаго отъ Уфимскаго губ. земства и г. Уфы, Уфимскаго Городскаго Головы Волкова—доказывается необходимость уфимскаго направленія, опровергаются доводы казанцевъ; въ приложеніи доказывается, что ж. д. не должна обходить г. Уфу.

3) «Записка о Сибирской ж. д. Самаро-Уфимскаго направленія» П. Алабина—вѣскіе отвѣты на доводы казанцевъ.

4) «Нижній или Самара» (неизв.)—доводы въ пользу уфим. напр.

5) «Рѣки Россіи и Сибири и Сибирская ж. д.» (изд. въ Казани): указано, что сибирская водная сѣть лучшая въ мірѣ, и ее необходимо скорѣе соединить съ русскими ж. д. черезъ Казань; много вздорныхъ возраженій противъ уфим. напр.

6) «Канунъ десятилѣтія Высочайше утвержденаго направленія Сибирской ж. д.» (изд. въ Казани); громкія фразы о преступномъ замедленіи постройки казан. линіи и о ничтожествѣ уфим. линіи.

*Записки и листки.* 1) «Замѣтка къ вопросу о Сиб. ж. д.»—таблицы хлѣбныхъ избытковъ по уѣздамъ, провозныя цѣны и разстояніе.

2) «По поводу передачи вопроса о напр. Сиб. ж. д. на обсужденіе Нижегородскаго ярмар. комитета»—записка Уфимскаго Головы Волкова.

оказалась плохой помощницей, ибо она насыщена тенденцией, преисполнена полемических красот, а точные факты и положительные суждения являются въ ней только какъ вспомогательные аксессуары. Главное—не было произведено обстоятельныхъ экономическо-статистическихъ изслѣдованій на мѣстахъ; между Самарой и Челябиномъ проѣхала коммиссія Министерства Путей Сообщенія, представившая краткіе официальные отчеты; въ районѣ же казанскаго направленія ограничились только технической рекогносцировкой. Озираясь на литературу вопроса, не встрѣчаемъ ни одной серьезной монографіи, посвященной хотя бы одному изъ болѣе важныхъ вопросовъ, какіе выдвинулись въ силу борьбы партій, напр. вопросахъ объ отношеніи Сибири къ Нижегородской ярмаркѣ, о водномъ транспортѣ, о вліяніи ж. д. на г. Казань, о причинахъ экономическаго кризиса въ среднемъ поволжья и т. п.; были только отрывочныя попытки къ разрѣшенію, хотя въ отдѣльныхъ газетныхъ статьяхъ и брошюрахъ разсѣяно спорадически нѣсколько дѣльныхъ мыслей; ни одинъ изъ представителей экономической науки не высказался о такомъ жизненномъ вопросѣ, какъ ж. д. къ Сибири; вмѣсто этого плодилась полемическая литература, громоздились новые вопросы, недоумѣнія, опроверженія, доводы, среди которыхъ трудно стало разобраться \*). Все это еще разъ подтвердило, какъ далеко намъ до другихъ европейскихъ государствъ, гдѣ общественные вопросы гораздо меньшаго значенія разбираются не въ примѣръ дружнѣе и серьезнѣе. Въ вопросѣ о Сибирской ж. д., рядомъ съ иска-

3) «Финансовыя расчеты для двухъ направленій Сиб. ж. д.» сравнительная стоимость съ данными о предѣльныхъ тарифахъ и о провозоспособности.

4) «Сибирская ж. д. съ точки зрѣнія государственно-экономической» (съ картиною) И. Милютина—данныя о водномъ транспортѣ, опроверженіе доводовъ казанцевъ съ указаниемъ что Казань и Нижегород. ярмарка имѣютъ очень мало отношенія къ Сибири; о выгодахъ уфим. направл.

5) «Сибирская ж. д., возраженіе противникамъ и защита нижегородско-екатеринбургскаго направленія» уполномоченныхъ Казани В. Молостова и И. Алафузова—на 70 страницахъ критика записокъ Милютина и Волкова, горячіе но малоубѣдительные доводы за казан. направленіе.

6) «По вопросу о направленіи Сиб. ж. д.» Ф-ва, съ данными о фрахтахъ.

7) «О Сибирской ж. д.» Эйхвальда—о торговыхъ выгодахъ соединительнаго пути къ Сибири и пр.

8) «По вопросу о выборѣ направленія для Сиб. ж. д.» М. Кропачева.

9) «Последнее слово къ вопросу Сибирской дороги» Уфимскаго Головы Волкова.

10) Краткій сводъ данныхъ для уфим. направл. Валамова.

Изъ газетныхъ статей обращаютъ вниманіе «статьи Русскихъ Вѣдомостей», письма о Сиб. ж. д. въ «Новомъ Времени» (въ мартѣ 1884 г.), въ газетахъ «Русь» (пакетъ пакетовъ о Сиб. ж. д. и др.) и «Новостяхъ».

Въ теченіи двухъ недѣль, пока рѣшеніе вопроса въ комитетѣ Министровъ было отложено въ первый разъ, издано до 10 записокъ.

жепіями фактовъ (часто умышленными), сквозило незнаніе своего отечества и его производительныхъ силъ, незнаніе, съ которымъ ни такъ охотно мирился. Между тѣмъ въ вопросѣ о ж. д. къ Сибири болѣе, чѣмъ гдѣ либо, должны быть приняты въ соображеніе указанія науки и жизни, ибо Россія, съ рѣшеніемъ этого вопроса, дѣлаетъ важный шагъ въ своей хозяйственной жизни, а ни одинъ подобный шагъ не обходится безъ финансовыхъ и экономическихъ напряженій. Въ силу этого полезно было не только провѣрить всѣ доводы, приведенные *за* и *противъ*, но и восполнить тотъ пробѣлъ, какой такъ осязательно давалъ себя чувствовать — недостатокъ экономическихъ изслѣдованій, оставлявший широкое поле для голословныхъ опроверженій, для возбужденій новыхъ сомнѣній даже въ такихъ фактахъ, которые казались безспорными (напр. въ дешевизнѣ водной перевозки, въ богатствахъ южной Сибири). Настоятельно требовалось поскорѣе разобраться въ хаосѣ крайнихъ сужденій \*) и установить твердія воззрѣнія на всѣ стороны вопроса.

Для болѣе полного и *безпристрастнаго* освѣщенія вопроса и для восполненія указаннаго пробѣла я ѣздилъ лѣтомъ этого года въ казанскій и самаро-уфимскій районы, гдѣ собиралъ новыя матеріалы объ ихъ экономическомъ положеніи, провѣрялъ прежнія данныя, добывалъ дополнительныя свѣдѣнія о торговыхъ сношеніяхъ по особо отпечатанной мною программѣ \*\*).

Въ виду краткости періода между моимъ возвращеніемъ и рѣшеніемъ вопроса, я не задавался мыслию обработать сполна весь матеріалъ, а выбралъ болѣе выдающіеся результаты моихъ изслѣдованій, которые и представляю здѣсь въ сжатой, объективной формѣ; въ самомъ планѣ изслѣдованія проведенъ индуктивный методъ: всѣ выводы намѣчались не ранѣе, какъ послѣ тщательной группировки и сопоставленія фактовъ.

Главное вниманіе обращено на слѣд. стороны: анализъ экономическаго положенія мѣстностей, соприкасающихся съ проектируемыми линіями; направленіе торговаго тока; способы и формы торговыхъ сношеній, способы перевозки, финансовые расчеты

---

\*) Такъ напр. казанцы въ увлеченіи полемикою, дошли до утверженія, что уфимская линія, проходящая вдали отъ Нижегородской, Менделінской и др. армарокъ погубитъ ихъ; а казанская, проходящая мимо этихъ армарокъ поддержитъ и разовьетъ ихъ.

\*\*) Сбиралось мною свѣдѣнія отъ транспортныхъ учреждений, отъ торговыхъ и промышленныхъ фирмъ, путемъ устнаго опроса свѣдущихъ лицъ, наконецъ — путемъ личныхъ наблюденій. Всѣ собранныя свѣдѣнія подвергались взаимной свѣркѣ.

полный сводъ данныхъ въ пользу и противъ того и другаго направленія; для подтвержденія взяты лишь цифры, мною проверенныя, а также болѣе достовѣрныя официальныя, при чемъ послѣднимъ не придается значенія безусловной точности.

Печатными источниками я пользовался мало, стараясь дать то, что было собрано и проверено мною лично, и только въ случаяхъ необходимости касался того, что было затронуто въ другихъ работахъ. Изучая вопросъ и всю его литературу въ теченіи 15 лѣтъ, я долженъ былъ воздерживаться отъ того, чтобы не впасть невольнo въ повторенія и въ излишнія разсужденія; при томъ же я заинтересованъ только въ научной истинѣ, подробная же разработка деталей есть дѣло отдѣльныхъ монографій, а не общаго изслѣдованія, обнимающаго всѣ стороны вопроса.

**А. Субботинъ.**

---

С.-Петербургъ 15 Декабря 1884 года.

## Общія замѣчанія.

§ 1. Вопросъ о соединеніи Россіи съ Сибирью, имѣющій такое всеобъемлющее значеніе, не можетъ быть разрѣшенъ правильно, если за основу его не будетъ принята вся *совокупность данныхъ*, точно опредѣлившихся до сихъ поръ. Въ отдѣльныхъ ходатайствахъ и запискахъ, въ литературѣ, и въ официальныхъ сообщеніяхъ приводились многочисленныя соображенія, затрогивались вопросы, имѣющіе косвенное отношеніе къ дѣлу, но не было видно цѣльныхъ устойчивыхъ воззрѣній, выработанныхъ путемъ всесторонняго изученія предмета. Борьба мнѣній, вмѣсто того, чтобы вести къ выясненію истины, низводилась къ преобладанію интересовъ отдѣльныхъ сословій, партій, лицъ, земствъ, городовъ. Общегосударственные интересы были какъ-бы забыты. Масса данныхъ „за“ и „противъ“ истолковывалась вкривь и вкосъ; однѣ и тѣ-же цифры служили иногда для противоположныхъ выводовъ; при томъ цифры эти не были вполне обоснованы, ибо *мѣстныхъ экономическихъ изслѣдованій* почти не производилось. Немудрено, что вмѣсто точной аргументаціи часто громоздились разныя фантастическія гипотезы.

§ 2. Пятнадцать лѣтъ тому назадъ, когда зародился вопросъ о ж. д. къ Сибири—сѣтъ русскихъ ж. д. примыкала къ Волгѣ только въ Рыбинскѣ и въ Нижнемѣ, почему и сложилось два направленія: *южное*—отъ Нижняго на Казань и Екатеринбургъ, *сѣверное*—отъ Рыбинска на Вятку и Пермь. На сторонѣ перваго направленія оказалось болѣе преимуществъ, и оно было утверждено въ 1875 г. Но ему не суждено было осуществиться. Въ концѣ 70-хъ годовъ наступили разныя финансовыя осложненія. Назрѣли новыя, вопіющія, потребно-

сти государственной и хозяйственной жизни. Финансовыя силы государства пришли въ крайнее напряженіе, вопросъ о многомилліонной линіи въ Сибирь самъ собою ~~стужеваденъ и былъ сведенъ къ болѣе узкой задачѣ, къ соединенію водныхъ системъ Россіи и Сибири.~~ Соединеніе это достигается съ ж. д. Екатеринбургско-Тюменской, и тѣмъ самымъ устанавливается непрерывный—водяной \*) и рельсовый—путь отъ Томска, черезъ Уралъ, въ Россію.

§ 3. Въ послѣднее время признано необходимымъ рѣшить *вопросъ* о желѣзной дорогѣ, непосредственно приближающей Сибирь къ сѣти русскихъ ж. д. Это—вопросъ не о какомъ либо-соединительномъ пути: вятскомъ, казанскомъ или уфимскомъ, а о государственной, центральной, дорогѣ изъ Россіи въ ея азіатскія владѣнія, которая приближала бы ихъ ко всеѣмъ русскимъ рынкамъ и представляла собою ядро, для всестороннихъ торговыхъ сношеній. **Основныя требованія** отъ такой дороги—чтобы она была осуществима безъ особаго напряженія финансовыхъ средствъ, чтобы самыя производительныя части Сибири соединились съ большимъ числомъ торгово-промышленныхъ центровъ Россіи; чтобы дорога оказала широкое вліяніе на развитіе торговыхъ сношеній и на подъемъ производительныхъ силъ въ попутныхъ районахъ, тѣмъ болѣе, что одними транзитными грузами, при только еще зарождающейся промышленности въ Сибири, нельзя покрыть и малой доли расходовъ эксплуатаціи. Затѣмъ—такая дорога должна способствовать разрѣшенію и другихъ настоятельныхъ задачъ: о переселеніяхъ, объ урегулированіи народнаго продовольствія, объ успѣшной конкуренціи съ Сѣв. Америкою въ хлѣбной торговлѣ, объ упроченіи русскаго вліянія на азіатскихъ границахъ и пр. Наконецъ, линія эта *не должна являться только головнымъ участкомъ* Сибирской ж. д., но должна имѣть и самостоятельное коммерческое значеніе, тѣмъ болѣе что устройство культурной ж. д. по самой Сибири можетъ отдалиться на неопредѣленное время.

---

\*) Съ устройствомъ Обско-Енисейскаго канала изъ р. Кети въ р. Кемь, который близится къ окончанію, откроется непрерывный водный путь отъ Иркутска до Тюмени.

§ 4. Послѣ многолѣтняго изученія вопроса для правительства выяснилось, что означеннымъ требованіямъ линія Нижній—Казань—Екатеринбургъ удовлетворить не можетъ, что значеніе ея и какъ пути транзитно-соединительнаго и какъ мѣстной коммерческой дороги будетъ очень невелико, что бездоходность ея неизбежна. Въ то же время, съ проведеніемъ ж. д. въ Самару и Оренбургъ, вся Россія уже придвинулась къ самымъ производительнымъ частямъ Сибири, а также къ Средней Азіи; этимъ какъ бы *предрѣшилось* окончательное направленіе соединительнаго пути къ Сибири. Въ 1882 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о производствѣ изысканій линіи отъ Самары на Уфу и Челябинскъ. Въ послѣдовавшей затѣмъ полемикѣ противъ новаго, уфимскаго, направленія не указано никакихъ серьезныхъ доводовъ.

Сторонники направленія казанскаго напрягали всѣ усилія, дабы низвести къ нулю экономическое и государственное значеніе новой, уфимской линіи, указывая на то, что она ведетъ „никуда“, по пустыннымъ мѣстамъ, возить по ней будетъ нечего, десятки лѣтъ надо ожидать развитія производительныхъ силъ, что южный Уралъ по высотѣ и по трудности перевала представляетъ какія-то Гималайскія горы, что плодородное Зауралье и юго-зап. Сибирь—какую-то новую Америку, изобрѣтенную пылкою фантазіей противниковъ Высочайше утвержденнаго направленія, которыхъ обвиняли чуть ли не въ подтачиваніи основъ. Раіонъ казанской линіи сторонники ея надѣляли всѣми благами природы и цивилизаціи, выставляя его чуть ли не превыше какой нибудь Франціи или Бельгіи: «готовая широкая культура; густѣйшее населеніе; громадныя избытки хлѣба; историческое торговое движеніе; безконечныя обозы; грандіозный сибирскій транзитъ; Нижегородская, Ирбитская, Мензелинская и другія ярмарки; кратчайшій путь изъ Сибири къ сердцу Россіи, университетскій городъ Казань—„цупъ“ Восточной Россіи, и пр. и пр.» Уподобляя, вмѣстѣ съ тѣмъ, раіонъ Уф. л. \*) какой-то Сахарѣ, казанцы, для

---

\*) „Уф. л.“—краткое обозначеніе для направленія Самара-Уфа-Челябинскъ, „Каз. л.“— для направленія Нижній-Казань-Екатеринбургъ.

пушаго увѣренія въ неотложности своей ж. д. и въ преступности замедленія ея постройки, низводили почти къ нулю значеніе Волги и Камы, указывая на ихъ прогрессивное обмеленіе, имѣющее привести къ упрядненію „водныхъ путей свойственныхъ дикимъ и полудикимъ народамъ“ и къ замѣнѣ ихъ путями рельсовыми.

Сторонники Уф. л. помимо *мѣстнаго патриотизма* имѣли за собою внушительные общегосударственные мотивы, а потому и не пускались въ ожесточенную полемику; если же и выставляли свои доводы, то только для защиты, хотя нѣкоторые изъ нихъ также старались умалить значеніе Казани, Москвы и Нижняго для Сибири, также указывали, что по Каз. л. *никакихъ* грузовъ не будетъ. Подобно тому, какъ казанцы рисовали за Екатеринбургомъ и Тюменью какую-то Рейнскую провинцію, а за Челябиной—Сахару, такъ и уфимцы рисовали кругомъ Тюмени страшныя тундры, а за Челябиной—счастливую Аркадію. Эти едва ли безпристрастныя картины, конечно, нуждаются въ небольшой поправкѣ.

Въ своей аргументаціи и тѣ и другіе, особенно казанцы, не обходились безъ статистики, хотя и обращались съ ней довольно свободно: одни брали цифры официальные, другіе—цифры, собранныя путемъ частнымъ; цифры эти иногда расходились между собою на 100--200% и болѣе. Даже при сравнительныхъ разчетахъ провозныхъ цѣнъ принимались разныя среднія величины: для ж. д. и  $\frac{1}{36}$  и  $\frac{1}{40}$  и  $\frac{1}{50}$  к. съ пудоверсты, для водныхъ фрахтовъ— $\frac{1}{250}$ ,  $\frac{1}{200}$ ,  $\frac{1}{100}$  и болѣе \*). Даже для разстояній между одними и тѣми же пунктами иногда ухитрялись принимать разныя цифры, смотря—что кому выгоднѣе: при этомъ казанцы выхватывали отдѣльные пункты въ родѣ Казани, Нижняго, Москвы и даже Тулы, выводили, что изъ Сибири до этихъ пунктовъ на 300—400 в. ближе черезъ Казань, что на провозѣ сибирскихъ грузовъ сберегутся ежегодно миллионы,—какъ будто дѣло шло только о соединеніи какой нибудь Тюмени съ Казанью, а Екатеринбургъ съ Нижнимъ. Уфим-

---

\*) Одни берутъ фрахты въ полныхъ баржахъ, другіе (какъ напр. казанцы), желая доказать дороговизну воднаго транспорта, берутъ фрахты товаро-пассажирскихъ пароходовъ, а также отдѣльные случаи дорогаго провоза.