

Материал предоставлен **Центром Генеалогических Исследований**



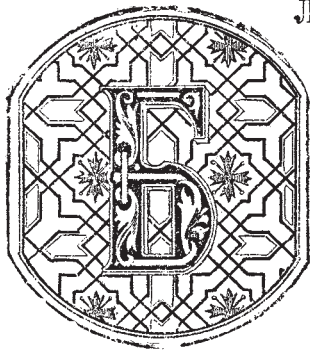
<http://www.rosgenea.ru>

**Центр
Генеалогических
Исследований**

ОЧЕРКЪ ІХ.

ПУТИ СООБЩЕНІЯ НА УРАЛѢ. ИРБИТСКАЯ ЯРМАРКА.

Сухопутныя дороги на Уралѣ. — Рѣчные пути и ихъ особенности. — Желѣзнодорожное сообщеніе. — Достаточно-ли ихъ для нуждъ Уральскаго края? — Желательность постройки цѣлаго ряда узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей. — Ирбитская ярмарка. — Ея возникновеніе и исторія. — Торговля этой ярмарки и ея оборотъ въ старину. — Попытки перевести Ирбитскую ярмарку въ другое мѣсто. — Обороты теперь и на протяженіи текущаго столѣтія вообще. — Какими товарами торгуютъ преимущественно на ярмаркѣ. — Физіонмія Ирбита во время торга.



ЛАГОДАТНЫМЪ краемъ является нашъ Уралъ! Природа отнеслась къ нему съ чрезвычайнымъ вниманіемъ и щедро надѣлила его всевозможными богатствами. Въ нѣдрахъ Уральскихъ горъ скрываются неисчислимыя запасы каменнаго угля, драгоценныхъ камней, золота, серебра, платины и проч. Онъ далъ намъ много, а кто знаетъ, сколько онъ станетъ давать еще въ будущемъ! Для разработки этихъ богатствъ, на Уралѣ понастроена уже цѣлая сѣть заводовъ и тамошняя промышленность успѣла достигнуть весьма обширныхъ размѣровъ, въ особенности за послѣднее время. Ураломъ живо интересуются не только русскіе предприниматели, но и западно-европейскіе капиталисты: послѣдніе охотно принимаютъ участіе въ уральскихъ промышленныхъ предпріятіяхъ. Но если природа и серьезно позаботилась объ Уралѣ, за то сами люди сдѣлали очень мало для его преуспѣянія. Чтобы торговля и промышленность могли идти впередъ какъ слѣдуетъ, огромный Уральскій край нуждается еще во многомъ, а главнымъ образомъ въ хорошихъ путяхъ сообщенія. Безъ достаточнаго числа удовлетворительно устроенныхъ дорогъ фабрики и заводы не въ состояніи прогрессировать въ надлежащей степени. Это истина, не требующая, кажется, дальнѣйшихъ доказательствъ. Уралъ въ данномъ отношеніи сильно отстаетъ. Его фабрично-заводскія предпріятія находятся вдали отъ тѣхъ мѣстностей, откуда могутъ получать сырье, необходимое для полученія окончательныхъ продуктовъ. Не менѣе далеко расположены и рынки, нуждающіеся въ этихъ продуктахъ. Такимъ образомъ уральская промышленность принуждена жить среди условій, безусловно неблагоприятныхъ для ея развитія: ея заводы развертываютъ свою дѣятельность въ черезчуръ узкомъ кругѣ. Уральскіе продукты и издѣлія находятъ, правда, хорошій сбытъ и далеко за предѣлами Урала, но размѣры этого сбыта были бы совсѣмъ иные, еслибы пути сообщенія находились въ болѣе соотвѣтственномъ состояніи. Обидно смотрѣть на такой порядокъ вещей. Другія мѣстности, будучи надѣлены природой гораздо менѣе щедро, идутъ впередъ съ неожиданной для нихъ быстротой, успѣшно

разрабатываютъ свои рудники и залежи и достигаютъ такихъ результатовъ, до которыхъ Уралъ никакъ не въ состояніи добраться, несмотря на свои благоприятныя природныя условія.

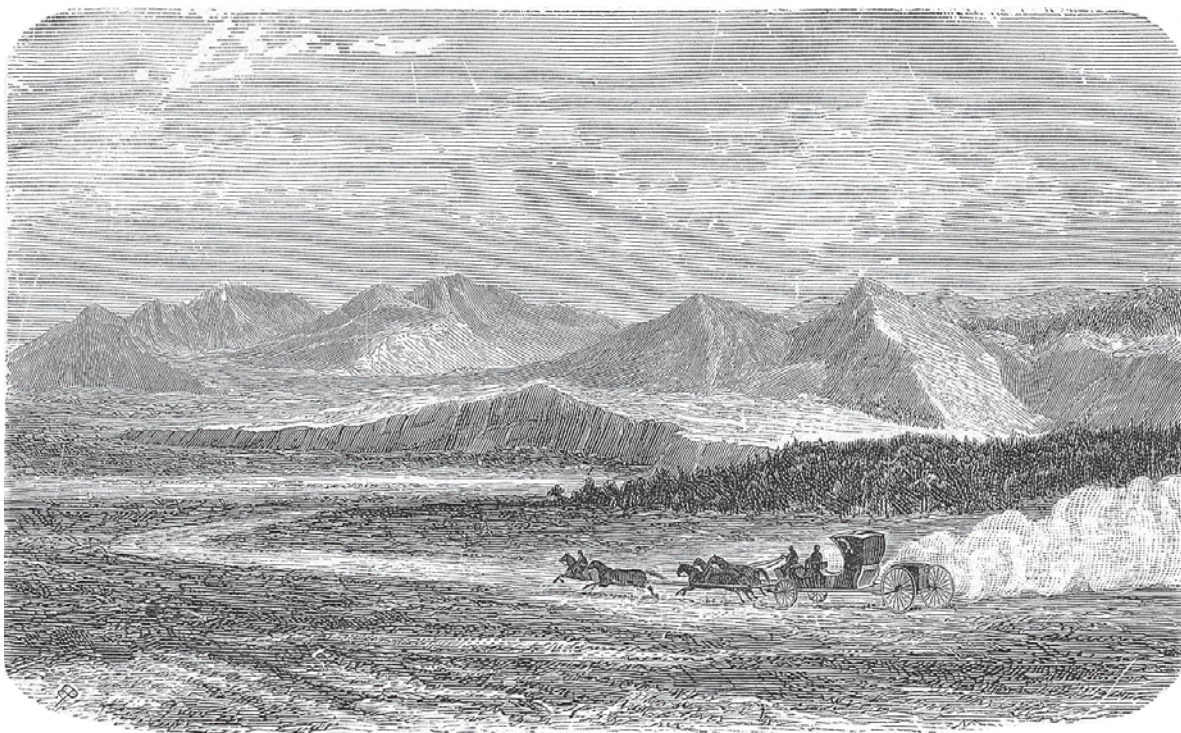
Столѣтній промежутокъ времени—дѣло, очевидно, не шуточное. На Уралѣ же все обстоитъ повидимому совершенно иначе. Подобно прошлому вѣку, тамъ и теперь еще совершаютъ большую часть транспортовъ на лошадяхъ. Уральскія дороги врядъ-ли кого могутъ удовлетворить. Онѣ находятся въ весьма неважномъ состояніи: ихъ никогда не замощаютъ камнемъ и объ улучшеніи ихъ заботятся лишь въ очень слабой степени. Ѣздить по такимъ первобытнымъ путямъ, разумѣется, не легко, и ѣзда сопряжена и съ большой потерей времени и съ прочими неудобствами. Особенно ужасный видъ приобретаютъ уральскія дороги весною или осенью, когда идутъ сильные дожди: онѣ дѣлаются тогда изъ рукъ вонъ плохими и превращаются въ настоящія болота. Можно себѣ представить поэтому, съ какимъ трудомъ совершается тогда передвиженіе. Какъ только первоначальная дорога сдѣлается негодной для ѣзды, извозчики направляютъ свои телѣги по краямъ. Вслѣдствіе этого справа и слѣва открываются Новыя тропы, благодаря которымъ дорога становится непомерно широкой. На отсутствіе пыли тоже нельзя пожаловаться. Она усердно застилаетъ дорогу и кружится подчасъ въ болѣе чѣмъ обильномъ количествѣ. По такимъ-то дорогамъ ѣздить на Уралѣ почтовые тарантасы; ни подложенное сѣно, ни подушки не способны улучшить положеніе путешественника; послѣдній принужденъ совершать переправу при убійственныхъ условіяхъ и терпѣть всевозможныя невзгоды; отсюда нисколько не удивительно, что онѣ нерѣдко проклинаетъ свою судьбу, вмѣсто того, чтобы любоваться тѣми чудными картинами природы, какія развертываются передъ глазами въ Уральскомъ краѣ, этомъ соединительномъ звенѣ между Европейской Россіей и Сибирью.

Лишь одна зима заботится объ улучшеніи этихъ примитивныхъ дорогъ. Въ зимнее время пути на Уралѣ становятся несравненно удовлетворительнѣе. Выпавшій снѣгъ даетъ возможность ѣздить на саняхъ, что значительно облегчаетъ перевозку товаровъ и грузовъ. Заводы пользуются этимъ широко. Для отправки своихъ продуктовъ или для полученія необходимыхъ для нихъ сырыхъ матеріаловъ, они предпочитаютъ выбирать именно зимнее время года. Но и тутъ получается одно существенное неудобство. Уральская лошадь не можетъ похвалиться особенно крупными размѣрами и если ее впречь въ сани, то послѣднія нельзя нагрузить черезчуръ много. Одна за другой двигаются эти лошадки по обледенѣлымъ дорогамъ и составляютъ длинные, предлинныя караваны. Лѣтомъ транспорты стоили бы гораздо дороже. Вотъ почему въ это время года промышленники занимаютъ главнымъ образомъ тѣмъ, что дѣлаютъ запасы. Подобные запасы являются, разумѣется, ничѣмъ инымъ, какъ только мертвымъ капиталомъ, т.-е. капиталомъ не работающимъ, съ потерянными процентами. Вслѣдствіе этого цѣна готовыхъ продуктовъ должна неминуемо повыситься. Дождавшись зимы, уральскіе промышленники принимаютъ за составленные ими запасы и транспортируютъ ихъ куда нужно.

Вполнѣ понятно, что подобный способъ транспорта влечетъ за собою крупныя расходы, не говоря уже о цѣломъ рядѣ другихъ важныхъ неудобствъ. Чтобы не быть голословными, обратимся къ цифровымъ даннымъ. Онѣ помогутъ намъ составить на этотъ счетъ болѣе точное понятіе. При необходимости перевезти грузъ на разстояніи 100 верстъ, слѣдуетъ считать отъ 11 до 12 копѣекъ на каждый пудъ; такимъ образомъ пудъ—верста обходятся въ $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{9}$ копѣйки. Отсюда совершенно ясно, что тѣ фабрики и заводы, которые принуждены совершать перевозки исключительно на лошадяхъ, лишь въ очень рѣдкихъ случаяхъ распространяютъ районъ своихъ операцій далѣе 100 верстъ; въ большинствѣ же случаевъ ихъ древесный уголь и ихъ минералы проходятъ путь только въ 40 верстъ приблизительно. Въ этой-то малой и ограниченной сферѣ промышленныя предпріятія Урала должны находить нужные для нихъ минералы, топливо, словомъ все, безъ чего немислимо существованіе заводовъ. Сырыми матеріалами они запасаются, значитъ, въ недостаточномъ въ сущности количествѣ, а это обстоятельство не можетъ, конечно, не отразиться и на самомъ производствѣ: послѣднее не

достигаетъ тѣхъ размѣровъ, до какихъ бы оно дошло, если бы доставка сырья не была сопряжена съ такими трудностями и неудобствами. Возьмемъ, на примѣръ, плавильное дѣло. Благодаря описаннымъ условіямъ, производство въ 2 милліона пудовъ является цифрой максимальной. Исключенія, разумѣется, могутъ быть и дѣйствительно бывають, но лишь въ рѣдкихъ случаяхъ. Чтобы увеличить это производство, представляется только одинъ надежный путь: необходимо транспортировать часть своихъ продуктовъ на болѣе далекое разстояніе. Транспортъ сопряженъ, словомъ, на Уралѣ съ серьезными трудностями и значительными издержками. Кромѣ того и расходы общаго характера въ предѣлахъ уральскаго края болѣе высокіе, нежели гдѣ-нибудь въ иномъ мѣстѣ. Вслѣдствіе этого промышленникамъ Урала съ каждымъ днемъ становится труднѣе бороться съ представителями промышленности въ другихъ областяхъ Русской Имперіи.

Разсмотрѣвъ пути сухопутные, обратимся теперь къ дорогамъ воднымъ, т.-е. къ рѣкамъ. Тутъ прежде всего слѣдуетъ сказать, что рѣки, спускающіяся съ Уральскихъ горъ по напра-



Гурманскія горы.

вленію къ Волгѣ, Камѣ или Оби, судоходны далеко не всѣ. Для этой цѣли пригодны въ сущности лишь весьма немногія. На европейскомъ склонѣ можно назвать только Вишеру, Чусовую и Бѣлую, а на азиатскомъ Сосьву и Тадьву. Но и здѣсь присоединяется неудобство, отъ котораго вообще страдаютъ рѣки, расположенныя въ сѣверной Россіи. Зима крѣпко сковываетъ ихъ поверхность, такъ что онѣ остаются замерзшими въ теченіе болѣе шести мѣсяцевъ. Затѣмъ имѣетъ мѣсто еще и дальнѣйшее сокращеніе, во время мелководья, которое длится, вѣстать сказать, довольно долго. Наконецъ, мы должны принять въ соображеніе, что названныя рѣки располагаются несовсѣмъ-то удобно, а именно у самыхъ предѣловъ Урала. Вишера протекаетъ на краю сѣвернаго Урала; Бѣлая на границахъ южныхъ Уральскихъ горъ; что же касается Сосьвы, то она обслуживаетъ лишь заводы, находящіеся въ Богословскомъ участкѣ. Исключеніе составляетъ, правда, Чусовая: она идетъ по центральной части Урала. Но Чусовая даетъ артерію, за которой нельзя признать большой важности. Этой рѣкой можно пользоваться ежегодно лишь въ теченіе нѣсколькихъ дней. Она образуетъ со своими многочисленными притоками цѣлую водную сѣть, покрывающую собою части уѣздовъ: Екатеринбургскаго, Красноуфимскаго, Кунгурскаго, Осинскаго и наибольшую Пермскаго. Чусовую прозвали рѣкой сер-

дитой и такое названіе ей дали не даромъ, а по заслугамъ. На каждомъ шагу въ ней попадаются скалы, достигающія подчасъ весьма почтенной высоты, и отдѣльные камни или „тащи“, разсыпанные въ самомъ руслѣ. Къ числу опасностей принадлежатъ и многочисленные острова, а также пороги или переборы—мѣста, гдѣ Чусовая имѣетъ особенно большое паденіе, а вслѣдствіе этого быстрое и почти стремительное теченіе. Если идутъ дожди, рѣка быстро наполняется водой, но за то она и высыхаетъ не менѣе быстро. Сила и направленіе теченія неодинаковы и поэтому для ѣзды по Чусовой требуется большое умѣнье. Малѣйшая оплошность или неосторожность приводятъ къ тому, что судно садится на мель. Распознать тащи подъ водою чрезвычайно трудно. Вообще препятствій для плаванія имѣется въ обильномъ количествѣ. До открытія Уральской горнозаводской желѣзной дороги, „сердитая рѣка“ служила почти единственнымъ путемъ транзита съ сибирскихъ заводовъ въ Россію. По ней же сплавляли предметы торга съ окраинъ Сибири къ портамъ, напримѣръ: сало, масло, пшеницу и проч. Но какъ только была построена названная дорога (теперь Пермь-Тюменская), роль рѣки измѣ-



Киргизскія сани. Ориг. рисунокъ Н. Н. Каразина.

нилась и она потеряла свое прежнее значеніе: Чусовой стали пренебрегать, какъ путемъ неудобнымъ, представляющимъ чрезчуръ много препятствій и при томъ невыгоднымъ для транзита. Вслѣдствіе этого все болѣе и болѣе начали отдавать предпочтеніе желѣзной дорогѣ. Современемъ самая серьезная роль выпадетъ, пожалуй, на долю Вишеры. Длина теченія этой рѣки равна 450 верстамъ. Изъ нихъ 250 верстъ она протекаетъ по мѣстности бесплодной, гористой, покрытой дремучими лѣсами. Весною и осенью эту мѣстность посѣщаютъ только одни звѣроловы. Средняя глубина не менѣе 4 футовъ, но мѣстами эта глубина доходитъ и до 4 сажень. Отъ истоковъ до рѣки Бухари глубина Вишеры увеличивается чрезвычайно быстро во время весеннихъ разливовъ: нерѣдко вода повышается на 2 и на 3 аршина въ теченіе нѣсколькихъ всего часовъ. Въ началѣ ноября Вишера покрывается льдомъ и освобождается отъ него въ исходѣ апрѣля мѣсяца. Прежде рѣка играла для Уральского края очень важную роль: ею усердно пользовались, какъ путемъ сообщенія съ Сибирью. Въ настоящее время ея значеніе успѣло угратиться. По верхнимъ частямъ рѣки сплавляютъ только лѣсъ. Постоянное судоходство имѣетъ мѣсто на участкѣ между устьемъ Колвы и впаденіемъ Камы, на протяженіи 52 верстъ. Но судоходную способность нельзя въ общемъ признать хорошею. Но если будутъ сдѣланы нѣкоторыя необходимыя въ этомъ отношеніи работы и если найдутъ подходящий типъ барокъ, Вишера можетъ сдѣлаться современемъ немаловажнымъ коммерческимъ путемъ, которымъ съ выгодой воспользуются нѣкоторые промышленники.

Что касается другихъ рѣкъ, расположенныхъ на Уралѣ, то онѣ представляютъ изъ себя скорѣе бурные истоки. Въ періодъ таянія снѣговъ воды ихъ сильно поднимаются и если желаютъ пустить барку, рѣками необходимо воспользоваться немедленно, безъ всякихъ проволочекъ. Иначе произойдетъ большая неприятность: вода вскорѣ спадаетъ и навигация дѣлается невозможной. Рѣка служитъ затѣмъ только для того, чтобы питать обширные резервуары,

нилась и она потеряла свое прежнее значеніе: Чусовой стали пренебрегать, какъ путемъ неудобнымъ, представляющимъ чрезчуръ много препятствій и при томъ невыгоднымъ для транзита. Вслѣдствіе этого все болѣе и болѣе начали отдавать предпочтеніе желѣзной дорогѣ. Современемъ самая серьезная роль выпадетъ, пожалуй, на долю Вишеры. Длина теченія этой рѣки равна 450 верстамъ. Изъ нихъ 250 верстъ она протекаетъ по мѣстности бесплодной, гористой, покрытой дремучими лѣсами. Весною и осенью эту мѣстность посѣщаютъ только одни

которые выстраиваются искусственно около каждаго завода. Энергіей данныхъ резервуаровъ заводы пользуются съ помощью турбинъ или какихъ-нибудь иныхъ, относящихся сюда, приспособлений. Барки спускаются менѣе быстро, нежели теченіе; онѣ какъ-будто идутъ, если можно такъ выразиться, и дно ихъ третяся о камни и скалы. Если многоводье не продолжается достаточно долго, съ дальнѣйшимъ переправленіемъ барки необходимо обождать вплоть до осеннихъ дождей. Чтобы не дѣлать этого, обращаются иногда къ сосѣднему заводу съ просьбой открыть шлюзы резервуара и напустить такимъ образомъ въ рѣку воды. Но этотъ способъ сопряженъ, разумѣется, съ очень крупными расходами. Бывали случаи, что платили отъ 7 до 13 тысячъ рублей за нѣсколько сантиметровъ воды, необходимой для того, чтобы баржа могла идти благо-



Видъ г. Ирбита съ соборной колокольни. Торговая часть около Пассажа. Фот. А. И. Кочешева.

получно впередъ и чтобы нагруженное на ней желѣзо во-время добралось до нижегородской ярмарки.

Болѣе двухъ третей древеснаго угля, въ которомъ нуждаются доменные печи на Уралѣ, доставляются на телѣгахъ или на саняхъ, то же самое относится и къ минераламъ. Отсюда ясно слѣдовательно, что въ доставкѣ заводамъ сырыхъ матеріаловъ на долю рѣкъ выпадаетъ лишь очень слабая роль. За то ихъ значеніе весьма велико по отношенію къ транспорту продуктовъ уже готовыхъ. Эти послѣдніе перевозятся почти цѣликомъ по Камѣ, Чусовой и Бѣлой, товары концентрируются на нѣкоторыхъ пристаняхъ, напримѣръ въ Левшинѣ на Чусовой. На этой пристани построены большіе склады для металловъ, идущихъ съ Урала, и для хлѣба, приходящаго по Камѣ, а также два огромныхъ бака для Нобелевскаго керосина. Въ моментъ открытія навигаціи всѣ эти товары нагружаются на барки. Во что обходится, однако, водяной транспортъ? Данный вопросъ не поддается легко точному опредѣленію. Расходъ можно исчислить лишь на большихъ рѣкахъ, гдѣ навигація происходитъ регулярно и гдѣ фрахты могутъ

быть установлены заранее. Известно, например, что изъ Перми въ Царицынъ, за продукты сплава уплачиваютъ приблизительно $3\frac{1}{2}$ коп. за пудъ, а изъ Уфы около $3\frac{3}{4}$ к. Совсѣмъ иное дѣло возникаетъ на рѣкахъ небольшихъ. Расходы по перевозкѣ опредѣлить тамъ чрезвычайно трудно и въ виду тѣхъ многочисленныхъ случайностей, которыя сопутствуютъ навигаціи, не легко предвидѣть, что пожалуй произойдетъ. Чтобы прійти къ расцѣнкѣ, совершенно правильной и точной, необходимо еще знать цѣну дерева, послужившаго на постройку барки. Это дерево оказывается потеряннымъ или во всякомъ случаѣ почти потеряннымъ: весьма часто происходитъ, что барки спускаются по той или иной рѣкѣ, но не возвращаются обратно. Въ подобныхъ случаяхъ ихъ продаютъ на мѣстѣ за столько, сколько могутъ получить. Въ общемъ



Общій видъ г. Ирбита съ чернаго рынка. Фотографія А. И. Кочешева.

выручаютъ, конечно, не много. Барка, способная вмѣстить въ себѣ 40,000 пудовъ товару и обошедшаяся при постройкѣ въ 1,500—2,000 рублей, продается приблизительно рублей за 600. Для свѣдѣнія приведемъ одно данное. Волжско-Вишерское общество считаетъ, что перевозка 60,000 тоннъ минераловъ, которые необходимо транспортировать ежегодно по Вишерѣ на разстояніи 180 верстъ, обходится ему въ 2 копейки за пудъ.

Наконецъ, остается еще одно средство сообщенія, надлежащее развитіе котораго всюду сопровождается сильнымъ подъемомъ и въ области промышленности и въ области торговли. Это желѣзныя дороги. Онѣ существуютъ, конечно, и на Уралѣ, но здѣсь слѣдуетъ сказать, что лишь въ новѣйшее время онѣ начали играть роль въ жизни этого края. Обширная область Урала обслуживается въ дѣйствительности двумя желѣзнодорожными линіями, Пермь-Тюменской и Самаро-Златоустовской. Пермь-Тюменская, прежде Уральская горнозаводская, желѣзная до-

рога построена въ 1878 году между Пермью и Екатеринбургомъ съ той почти исключительной цѣлью, чтобы удовлетворить ближайшія нужды горнозаводскаго Урала. Въ 1886 году линію продолжили до Тюмени. Такимъ образомъ она связала Сибирь съ Европейской Россіей. Задача Пермь-Тюменской желѣзной дороги при ея постройкѣ была та, чтобы соединить рельсовымъ путемъ горные заводы на восточной половинѣ Урала съ Камскимъ бассейномъ. Эти заводы очень удалены отъ сплавныхъ рѣкъ западнаго Урала и до постройки желѣзной дороги принуждены были возить продукты своего производства гужемъ черезъ главный хребетъ на рѣку Чусовую. Такой путь представлялъ много трудностей и былъ сопряженъ съ разнаго рода неудобствами. Но отъ обѣихъ названныхъ дорогъ, Пермь-Тюменской и Самаро-Златоустовской, весьма многіе заводы Урала расположены черезчуръ далеко, чтобы воспользоваться ихъ услугами въ желательной степени. Вотъ почему въ 1897 году обѣ линіи перевезли лишь 7.600,000 пудовъ минераловъ и 1.500,000 пудовъ древеснаго угля. Эти цифры являются безусловно весьма незначительными, если принять въ расчетъ, что общая сумма истребленія минераловъ до-



Г. Ирбитъ. Соборъ.

стигаетъ 80 милліоновъ пудовъ, а древеснаго угля 36 милліоновъ. Нѣкоторые заводы устроили, впрочемъ, свои собственные желѣзнодорожные пути. Въ округахъ: Богословскомъ, Нижне-Тагильскомъ и Алапаевскомъ находятся въ настоящее время узкоколейные подъѣздные пути, которые прекрасно исполняютъ свою роль и оказываютъ весьма цѣнныя услуги. Но отъ промышленниковъ нельзя, разумѣется, требовать, чтобы они воздвигали на свой собственный рискъ и на свои собственные средства всѣ тѣ дороги, въ которыхъ ощущается необходимость и которыя могутъ быть полезными для торгово-промышленнаго развитія края. Это дѣло должно находиться, безъ сомнѣнія, въ рукахъ правительства.

Въ смыслѣ желѣзныхъ дорогъ Уралъ оставляетъ желать еще многого. Улучшеніе способовъ перевозки въ Уральскомъ краѣ, т.-е., другими словами, сооруженіе цѣлой сѣти желѣзнодорожныхъ путей, которые могли бы удовлетворительно обслуживать весь край, вопросъ, набрасывающійся самъ собою. Это необходимое условіе экономическаго прогресса Урала. Но какъ ни странно, а уральскіе промышленники лишь очень недавно поняли столь ясную вещь. До такой степени въ нихъ живучей оказалась одна привычка, которая вообще характерна для русскаго человѣка: жить такъ, какъ жили дѣды и прадѣды. Вплоть до самаго новѣйшаго

времени многіе промышленники ни за что не хотѣли разставаться съ санями и телѣгами и не уясняли себѣ, повидимому, того, что значительная часть доходовъ погибаетъ благодаря плохому состоянію путей сообщенія на Уралѣ. А уяснить себѣ это вовсе не такъ трудно. Весьма простыя вычисленія вполне достаточны. Вслѣдствіе затруднительности транспортированія на цѣну желѣза, стали и проч. происходитъ крупная надбавка. Заводъ, напримѣръ, который получаетъ съ мѣстности, удаленной отъ него на 30, на 40 верстѣ, минералы, древесный уголь и прочія вещества и который привозитъ эти матеріалы саннымъ путемъ, платитъ за одинъ только транспортъ такъ много, что транспортные расходы составляютъ 30 и даже болѣе процентовъ съ общей стоимости матеріала. А затѣмъ присоединяются еще запасы, хранящіеся въ теченіе всего лѣта. Но подобныя вычисленія уральскимъ промышленникамъ не приходили какъ будто въ голову. Чтобы расшевелить ихъ и вывести изъ состоянія индиферентизма, понадобилась конкуренція Донецкаго бассейна. Въ этомъ отношеніи важнымъ событіемъ слѣдуетъ считать шестой металлургическій конгрессъ, засѣдавшій въ Екатеринбургѣ, въ теченіе зимы 1897 года. На конгрессѣ вполне была признана необходимость постройки для Урала обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ. Съѣздъ пришелъ къ вполне справедливому убѣжденію, что такой порядокъ вещей, какой существуетъ въ настоящее время, является безусловно ненормальнымъ и сопряженъ съ цѣлымъ рядомъ весьма крупныхъ невыгодъ для надлежащаго развитія торговли и промышленности въ Уральскомъ краѣ. Согласно съ этимъ выработали подробный планъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей. На основаніи даннаго плана потребно построить около 2,000 верстѣ рельсовыхъ путей, дабы мѣстная промышленность могла успѣшно идти впередъ и дабы Уралъ былъ въ состояніи хорошенько изслѣдовать свои щедрыя природныя богатства, среди проектированныхъ линій нѣкоторыя, какъ, напримѣръ, линіи Кушва—Сосьва—Верхотурье или Богдановичъ—Ирбитъ—Таборинское, должны преслѣдовать ту цѣль, чтобы сблизить по возможности заводы съ тѣми лѣсами, которые не подверглись еще эксплуатаціи, или же съ желѣзными копами; другія дороги, въ особенности линія Златоустъ—Сильвенскій—Пермь, должны соединять другъ съ другомъ по возможности большее число заводовъ, дабы эти послѣдніе, мѣняясь между собою продуктами, могли специализироваться. Наконецъ Екатеринбургскій металлургическій съѣздъ разработалъ и третій типъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей; задача этого типа—приблизить извѣстное число заводовъ къ главнѣйшимъ линіямъ. Словомъ, проектъ былъ выработанъ самый широкій. Вотъ списокъ линій, намѣченныхъ названнымъ съѣздомъ:

Пермь—Кунгуръ—Сильвинскій—Уткинскій—Билимбаевскій—Ревдинскій—Низемтровскій—Златоустъ.	500	верстѣ
Уфа—Авзяно—Петровскій (съ развѣтвленіями)	400	„
Сальда—Алапаевъ	110	„
Кушва—Сосьва	170	„
Богдановичъ—Ирбитъ—Таборинское.	230	„
Богословскій—Кизель (съ развѣтвленіями)	635	„
Линія соединенія Вязовой съ заводами Катавъ-Ивановскими	28	„
Линія соединенія съ Лысьвой	20	„
Всего.	2,093	версты.

Совершенно, конечно, ясно, что подобная сѣть не можетъ быть осуществлена такъ скоро, какъ это мечтали, пожалуй, члены Екатеринбургскаго съѣзда, и что многія линіи останутся только на бумагѣ, т.-е. въ области благихъ пожеланій. Уже теперь весьма вѣроятно, напримѣръ, что не будетъ построена линія съ Магнитной горы въ Уфу черезъ Авзяно-Петровскъ; линія эта должна бы обслуживать заводы Бѣлорѣцкаго и Урало-Волжскаго обществъ. Такая вѣроятность существуетъ потому, что при сооруженіи названной линіи возникли бы препят-

ствія черезчуръ крупныя; вмѣсто того, чтобы слѣдовать за долинами, ихъ придется перерѣзывать. Затѣмъ присоединяется еще важный вопросъ объ издержкахъ. Но здѣсь необходимо принять во вниманіе, что линіи, постройка которыхъ была признана желательной на металлургическомъ конгрессѣ, предстарляютъ собою узкоколейные пути. Вслѣдствіе этого расходы не могутъ быть черезчуръ высокими и врядъ-ли превысятъ 20,000 рублей за каждую версту; такова приблизительно расцѣнка, сдѣланная для линіи Богословскій—Кизель; эта линія пересѣкаеть, впрочемъ, цѣпь горъ и проходитъ по мѣстности, имѣющей возвышенный характеръ. Данный путь могъ бы имѣть чрезвычайно важное значеніе: онъ даетъ возможность товарамъ, прибывшимъ по Камѣ до Перми, быть перегруженными на рѣкѣ Сосьвѣ на барки, послѣ того какъ эти товары пройдутъ по желѣзной дорогѣ цѣлыхъ 600 верстъ. Очень возможно, пожалуй, что линію эту построить въ числѣ одной изъ первыхъ. По Сосьвѣ, а затѣмъ по



Г. Ирбитъ. Пассаждъ. Фотографія А. И. Кочешева.

Тадвѣ и Иртышу товары и грузы могли бы добраться потомъ до самаго центра Азіи. Такимъ образомъ названная линія способна сдѣлаться наиболѣе короткимъ и наиболѣе экономичнымъ путемъ транзита между Европейской Россіей и Россіей Азіатской.

Не мѣшаетъ упомянуть еще объ одной линіи, о которой мало говорили вообще на шестомъ металлургическомъ съѣздѣ. Не распространялись о ней потому, что она предстарляетъ скорѣе общій интересъ, нежели интересъ мѣстный. Мы имѣемъ въ виду путь, долженствующій соединить Царицынъ съ Челябинскомъ черезъ Магнитную гору и примыкать на Волгѣ къ желѣзнымъ дорогамъ, направляющимся къ Донецкому бассейну или Черному морю. Данная линія явилась бы продолженіемъ Великаго Сибирскаго пути; она соотвѣтствовала бы на югѣ тому, чѣмъ должна быть на сѣверѣ линія Пермь-Котласская. Эти двѣ дороги способны получить важное значеніе. Благодаря имъ, Сибирская дорога можетъ направлять вагоны, нагруженные хлѣбомъ, вплоть до судовъ Бѣлаго моря или до элеваторовъ Новороссійска. Но даже съ точки зрѣнія специально-уральскихъ интересовъ Челябинско-Царицынская дорога пред-

ставляетъ очень существенное значеніе; проходя около Магнитной горы и обслуживая весь южный Уралъ, который такъ богатъ разнаго рода минералами, она способна перевести эти богатства въ реальную цѣнность; нѣкоторые утверждаютъ еще, что линія могла бы облегчить обмѣнъ уральскихъ минераловъ на коксы Донецкаго бассейна. Цѣлый рядъ заводовъ, напримеръ Бѣлорѣцкіе и Урало-Волжскіе, могли бы построить къ данной линіи соответственные подъѣздные пути. Отсюда возникнутъ, разумѣется, издержки и издержки весьма крупныя, но все это возмѣстится безъ сомнѣнія въ скоромъ времени. Для постройки понадобится приблизительно четырехлѣтній промежутокъ времени. Для сооруженія и для окончательнаго оборудованія придется затратить довольно внушительный капиталъ въ 75.000,000 рублей. Расстояніе между двумя предѣльными пунктами, Царицыномъ и Челябинскомъ, составляетъ 1,500 верстъ.

Въ лѣсныхъ мѣстностяхъ Урала, которыя отдѣляютъ Азію отъ Европы и которыя



Г. Ирбитъ. Памятникъ императрицѣ Екатеринѣ II. Фотографія А. П. Кочешева.

долго напоминали намъ о какой-то далекой странѣ, потерянной среди снѣга и холода, желѣзныя дороги готовятся повидимому произвести крупный переворотъ экономического характера. Онѣ увеличатъ производительныя силы края, обновятъ сравнительно задремавшую промышленность и дадутъ Уралу то мѣсто, котораго онѣ вполне заслуживаетъ по своимъ природнымъ богатствамъ, по крайней мѣрѣ относительно желѣза. То же самое произойдетъ и въ сосѣдней съ Ураломъ странѣ, т.-е. въ Сибири; послѣдняя перестаетъ уже быть краемъ для отверженцевъ общества и преступниковъ.

Въ тѣхъ мѣстностяхъ, въ которыхъ перевозка товаровъ сопряжена съ знаменательными затрудненіями, естественнымъ рынкомъ какъ для оптовой, такъ и для розничной торговли являются ярмарки. Послѣднія весьма развиты въ нашемъ отечествѣ. Продавцы и покупатели встрѣчаются тамъ въ назначенный срокъ, совпадающій въ большинствѣ случаевъ съ наиболее удобнымъ временемъ для доставки товаровъ. По отношенію къ Уралу самой главной ярмаркой является Ирбитская. Она расположена въ Пермской губерніи и происходитъ ежегодно въ періодъ времени съ 1 февраля по 1 марта. Сюда съѣзжаются отовсюду, и изъ Россіи и изъ Си-

бири. Последняя дѣлаетъ на Ирбитской ярмаркѣ на цѣлый годъ запасы мануфактурными, галантерейными и колониальными товарами и привозитъ для продажи свои товары: мѣха, кожи, шетину, конскій волосъ, медъ, воскъ, масло коровье, сѣмя конопляное и льняное. Кромѣ того, на Ирбитскую ярмарку поступаютъ также товары, производящіеся въ Китаѣ и въ предѣлахъ Средней Азіи: чай, шелковыя издѣлія, шерсть верблюжья и т. д. Не малое число товаровъ доставляется сюда прямо съ нижегородской ярмарки и наоборотъ — многіе сибирскіе товары направляются изъ Ирбита въ Нижній. Цѣны на русскіе товары стоятъ въ большинствѣ случаевъ московскія съ прибавкой стоимости провоза. Съ постепеннымъ развитіемъ въ краѣ желѣзнодорожнаго сообщенія, способствовавшаго непосредственнымъ сношеніямъ съ внутренними губерніями Россіи, съ увеличеніемъ народонаселенія Ирбитская ярмарка начинаетъ, по-



Г. Ирбитъ. Общій видъ внутри Гостиного двора во время молебствія въ день открытія ярмарки 1 февраля.

видимому, постепенно теряютъ свое значеніе для крупной оптовой торговли и хотя и продолжаетъ играть въ ней довольно важную роль, все же гораздо меньшую, нежели въ прежнее время. Но какъ бы то ни было, а Ирбитская ярмарка и сейчасъ принадлежитъ къ числу особенно крупныхъ въ нашемъ отечествѣ и является весьма серьезнымъ факторомъ въ торговой дѣятельности Урала. По суммѣ оборотовъ Ирбитская ярмарка непосредственно слѣдуетъ за Нижегородской. Она, значить, вторая самая значительная ярмарка въ Имперіи. Ирбитская ярмарка славится не только на Уралѣ, но и далеко за предѣлами его.

Теперь мы остановимся на ней нѣсколько подробнѣе. Но такъ какъ Ирбитская ярмарка очень старинная и исторія ея изобилуетъ многими любопытными эпизодами, то мы прежде всего очертимъ ея прошлое, а затѣмъ уже коснемся ея современнаго состоянія.

Ирбитъ получилъ свое основаніе болѣе чѣмъ черезъ пятьдесятъ лѣтъ послѣ перваго завоевательнаго движенія въ Сибирь, въ періодъ колонизаціи этой страны при царѣ Михаилѣ

Оеодоровичѣ, когда уже существовали города: Тюмень, Тобольскъ, Туринскъ и другія слободы и остроги, закрѣпившіе новое пріобрѣтеніе московскаго государства за Камнемъ. Берега небольшой рѣчки Обскаго бассейна, бойко бѣгущей съ восточнаго склона Урала и впадающей въ рѣку Туру, Ницы въ то время были обитаемы татарами. Было ли на томъ мѣстѣ, гдѣ стоитъ Ирбитъ, какое-либо татарское поселеніе—неизвѣстно, но во всякомъ случаѣ это мѣсто является у татаръ примѣтнымъ, судя по тому, что возникшая здѣсь русская колонія приняла себѣ инородческое наименованіе „Ирбитъ“, т.-е. *вишвая земля*. Этотъ убогій уголокъ зауральскихъ дебрей, при такой некрасивой кличкѣ, сдѣлался въ настоящее время однимъ изъ очень главныхъ пунктовъ русской внутренней торговли.

Первыми русскими жителями Ирбита были переселенцы, „прибранные“ верхотурскимъ воеводою воиномъ Корсаковымъ изъ „вольныхъ и гулящихъ“ людей въ количествѣ 33 семей, изъ льготъ на шесть лѣтъ, а какъ льгота минетъ, и имъ платить оброчнаго хлѣба послѣ льготы по сту по осмидесяти четьи (четверти) ржи, по двѣсти до двадцати по пяти четьи овса въ годъ“. Тѣ же пашенные крестьяне дѣлались и судовыми плотниками и строили досчаники для спуска хлѣба внизъ по рѣкѣ на продовольствіе служилыхъ людей въ Сибири. Въ нѣкоторыхъ пунктахъ, какъ, напримѣръ, въ Ирбитской слободѣ, были устроены „плотбища“ для изготовленія судовъ. Къ повинности по доставкѣ лѣса, къ строенію судовъ и сплаву ихъ привлекались люди того или другого района.

Въ то время колонизація за Камнемъ шла параллельно: при усиліяхъ самого правительства, высылавшаго крестьянскія семьи счетомъ и по указамъ, и въ видѣ самовольныхъ переселеній искателей новыхъ, благодатныхъ мѣстъ. Послѣдній родъ колонизаціи имѣлъ и имѣетъ вездѣ наибольшій успѣхъ. Искатели высматривали удобные уголки, устраивались, приращались, закрѣпляли облюбованное мѣсто и растили слободы, или же снимались и уходили. Конечно, свободное движеніе искателей стѣснялось многими невыгодами, но тогда оно въ обширныхъ пустыняхъ Сибири имѣло мѣста болѣе, чѣмъ въ наше время. Въ новой землѣ вольные переселенцы приставали къ удачно выбраннымъ правительственными чиновниками мѣстамъ. Ранѣе заселенныя окраины восточной Сибири подвигались къ долиинѣ Оби, по ея притокамъ, относительно хлѣбороднѣйшимъ, богатымъ лѣсомъ и пушнымъ звѣремъ. Въ эпоху возникновенія слободъ на Ницѣ, шедшая чрезъ Верхотурье большая сибирская дорога — Бабинская — изъ движенія переселенцевъ въ Сибирь пополнила значительно правительственную колонизацію Верхотурскаго края. Слободы, стояція по рѣкѣ Ницѣ, увеличились. Съ тѣмъ вмѣстѣ развивалась и непосредственная торговля съ Сибирью верхотурскихъ слободъ. На Иртышѣ и другихъ притокахъ Оби уже обозначились важнѣйшіе пункты мѣновой торговли русскими и азіатскими товарами. Русскіе купцы сплавляли свои товары на верхотурскихъ казенныхъ досчаникахъ внизъ по рѣкамъ Турѣ и Тоболу до Тобольска, главнаго рынка, и вскорѣ торгово-караванная торговля пошла черезъ Ирбитскую слободу, которая стала мѣстомъ оживленнаго торжка.

Какъ извѣстно, на Руси образованіе торжковъ и ярмарокъ обусловливается первою причиною — церковнымъ праздникомъ. Чтимый въ коренномъ русскомъ поселеніи, церковный праздникъ почитается также и въ новомъ выселкѣ изъ того поселенія. Въ день праздника бываетъ обыкновенно съѣздъ окрестныхъ жителей, что имѣетъ своимъ неизбѣжнымъ послѣдствіемъ—мѣну и торгъ. Если праздничный съѣздъ, по производительности и вообще по благопріятному экономическому состоянію даннаго пункта, становится многолюднымъ, то къ нему начинаютъ стекаться въ извѣстное время торговые люди издалека. Такъ есть много, съ виду или по своимъ оборотамъ, ничтожныхъ деревенскихъ торжковъ, на которые пріѣзжаютъ мелочные торговцы за двѣсти, за триста верстъ. Если торгъ нейдетъ далѣе обмѣна однихъ мелкихъ предметовъ крестьянскаго обихода, то ему трудно превратиться въ ярмарку. Впрочемъ, въ нашихъ украйнахъ иныя ярмарки развивались и получали значеніе важныхъ торговыхъ

пунктовъ при томъ или другомъ вліяніи правительственныхъ распоряженій. Въ интересахъ государственныхъ сборовъ, для правительства необходимо было строгое обозначеніе мѣста мѣны и купли, чтобы сборъ установленныхъ пошлинъ производился неопустительно. О сборѣ пошлинъ съ сибирской торговли первымъ изъ царей озаботился Борисъ Феодоровичъ, при которомъ былъ построенъ городъ Верхотурье на тогдашней главной дорогѣ въ Сибирь. Въ Верхотурьѣ царь повелѣлъ быть таможенѣ, для него верхотурскій голова Гаврило Салмановъ устроилъ гостинный дворъ и „четыре избы, да двадцать амбаровъ“. На спросъ головы о порядкѣ взиманія пошлинъ, послѣдовало повелѣніе „быть на гостинномъ дворѣ по годамъ дѣтямъ боярскимъ, да къ нимъ выбрали бы есте въ прибавку изъ верхотурскихъ изъ жилаецкихъ людей



Г. Ирбитъ. Александровская улица во время ярмарки. Фот. А. П. Кочешова.

въ цѣловальники, по кольку людей доведется“. Сборщикамъ, „оцѣня таможенною и приворотною и съ мѣновою товару пошлину съ денегъ и вещи, и съ меду, и съ хмѣля, и съ сала, и съ масла, и со всякаго вѣщево товару пудовую пошлину, и съ амбару оброкъ и съ избъ тепловую пошлину, съ русскихъ людей велѣлъ (царь) собирать потомужъ, почему собираютъ всякія пошлины съ русскихъ же людей въ Пермѣ“ *). Въ этой же грамотѣ наказывалось сборщикамъ, чтобы они не дѣлали проѣзжимъ „большія нужи“, казною не корытовались, а заповѣдные товары отписывали на Государя **). Иными дорогами, кромѣ верхотурской, ѣздить въ Сибирь было воспрещено царемъ Борисомъ Феодоровичемъ.

*) Грамота царя Бориса отъ 26 ноября 7100 г.

***) Заповѣдными товарами при царѣ Борисѣ считались „пансыри“ (панцыри) и шеломы, и копя, и сабли, и топоры, и пожи, и иное какое желѣзо, или вино. Наказъ 7109 года Мангазейскимъ воеводамъ.

Спустя 26 лѣтъ (7135 г.), царь Михаилъ Ѳеодоровичъ повелѣлъ починить и переправить верхотурскій гостинный дворъ, и наказывалъ „крѣпко“, чтобы „русскіе люди къ вогуличамъ и остякамъ въ юрты и по рѣчкамъ торговати не ѣздили“, а торговали бы въ Верхотурьѣ. „А хто не учнетъ ставиться и торговати въ гостиномъ дворѣ, тѣхъ торговыхъ людей имати, и пеню и указъ имъ чинити“.

При запретахъ и наказахъ „имати и пеню чинити“, съ одной стороны, а съ другой, при злоупотребленіяхъ чиновниковъ отдаленныхъ отъ Москвы воеводствъ, таможенныя порядки XVII вѣка и позднѣе тяжело отзывались на ходѣ торговаго дѣла, вслѣдствіе чего торговые люди старались, по возможности, уклониться отъ правительственнаго контроля, обходя его окольными путями, ведя торгъ подальше отъ глазъ далеко на безкорыстныхъ аргусовъ воеводскаго правленія. Урманы и дебри сибирской украины и до сихъ поръ даютъ безопасное мѣсто безконтрольной торговой наживѣ, а тогда и говорить нечего! Узкая тропинка звѣролова-аборигена, глухой починокъ гулящей толпы, поселокъ гонимыхъ раскольниковъ, выискивались предпримчивыми людьми и эксплуатировались съ большей или меньшей силой. И долго втихомолку, безъ вѣдома воеводъ, шелъ безошлинный торгъ, тянулись украдкой по сибирскимъ тайгамъ вьючные караваны „съ соболемъ и куницей и чернобурой лисицей“. Да и сами воеводы на руки охулки не клали. Они „кормились“ въ новой сторонѣ гораздо сытнѣе, чѣмъ на своей родинѣ, только-что начавшей оправляться подъ рукою „Тишайшаго“.

Праздничныя сѣзды новыхъ слободъ и починковъ, помимо таможенныхъ городовъ, стали привлекать и русскаго торговца, и татарина, и бухарца, и остяка. Въ особенности сѣверныя инородцы и понынѣ охотнѣе торгуютъ въ селахъ и деревняхъ, чѣмъ въ городахъ. Въ Ирбитской слободѣ церковнымъ праздникомъ былъ день Богоявленія, 6-го января. Въ то время сѣверо-восточный склонъ Урала былъ очень богатъ пушнымъ звѣремъ, и на верхотурскія слободы русскіе торговые люди, ходившіе для торга въ Сибирь, не могли не обратить вниманія, тѣмъ болѣе, что мѣстность находилась тутъ, за переваломъ черезъ Камень. Ирбитская слобода, со своимъ праздникомъ, была къ тому же на дорогѣ главнаго движенія, на тракту. Товары, направляемые въ Сибирь, стали приставать здѣсь и привлекли звѣролововъ-промышленниковъ съ ихъ добычей. Торговля пошла на столько бойко, что спустя десять лѣтъ по основаніи слободы, около 1643 года, царскимъ указомъ была утверждена *Ирбитская ярмарка*. Товары, шедшіе на торгъ въ Ирбитскую слободу, велѣно было пропускать безъ остановки въ Верхотурьѣ и пошлины съ нихъ взимать въ Ирбитѣ, для чего на время ярмарки сюда выѣзжало верхотурское начальство. Въ тѣхъ же видахъ, для ярмарочнаго мѣноваго двора построили палисадъ, ворота котораго запирались на ночь, а днемъ охранялись нарочитымъ карауломъ. Словомъ, въ Ирбитской слободѣ учредилась вторая таможня. Для торговли построили до полуторасотъ лавокъ. Главный предметъ торга, въ концѣ XVII столѣтія и въ началѣ XVIII, состоялъ въ пушномъ товарѣ. Китайскіе и среднеазиатскіе товары если и были, то нельзя полагать, чтобы въ большомъ количествѣ. Напримѣръ, чай, составляющій одну изъ главныхъ статей современной торговли, на Ирбитской ярмаркѣ могъ появиться не ранѣе 1727 года, по открытіи торговли черезъ Кяхтинскую таможню.

Развитіе ярмарки въ Ирбитской слободѣ пошло быстро и стало наносить явный ущербъ таможенному положенію Верхотурья. Торговые люди избѣгали Верхотурскую таможню и уклонялись отъ платежа пошлинъ, сборъ которыхъ въ Ирбитской слободѣ производился наѣзжими дѣтми боярскими и подъячими неправильно, ибо самое устройство таможни въ слободѣ не было достаточно выяснено правительственными распоряженіями. Въ 1686 году верхотурскій таможенный голова доносилъ, „что въ Верхотурскомъ уѣздѣ, въ Ирбитскую слободу, на Богоявленевъ день пріѣзжаютъ изъ русскихъ городовъ, *не займучи Верхотурья*, и изъ сибирскихъ низовыхъ городовъ и изъ слободъ на ярмонку всякихъ чиновъ люди и иноземцы со всякими своими русскими, и китайскими, и бухарскими товарами, и съѣстными напасы, и торгуютъ въ

той слободѣ *безпошлинно*, а исторговався въ той слободѣ, со всякими товары уѣзжаютъ въ русскіе и сибирскіе города *безъявочно*“. Упущеніе происходило потому, что изъ Верхотурья, безъ государева указа, не посылали выборныхъ цѣловальниковъ для пошлиннаго сбора въ Ирбитскую слободу, „а посылаютъ съ Верхотурья изъ приказной избы въ тое слободу для полавочнаго сбора дѣтей боярскихъ и приказныя избы подъячихъ... и отъ того безпошлиннаго сбора,—говорится въ грамотѣ царей Ивана и Петра Алексѣевичей, 21 декабря 1689 года,—наша великихъ государей пошлина на Верхотурь въ таможиѣ теряется“.

По справкѣ въ сибирскомъ приказѣ, въ 1688 году, Ирбитская ярмарка принесла дохода казнѣ „амбарныхъ денегъ 56 рублей 1 алтынъ 4 деньги, да пошлинныхъ 16 рублей 1 алтынъ



Г. Ирбитъ. Таборъ съ кожами. Фот. А. И. Кочешева.

3 деньги“. Наказывая воеводѣ „прибавить посадскихъ людей цѣловальниковъ“, государи ставятъ на видъ воеводѣ, „и то знатно, что они (ирбитскіе сборщики) пошлину собираютъ, не вѣдая нашихъ великихъ государей указу и уставныхъ грамотъ, не сполна, и сами они цѣловальники съ приказчиками таможенными пошлинами деньгами корыстуются“.

Къ 1716 году доходъ казны съ Ирбитской ярмарки увеличился: таможенныхъ пошлинъ въ этотъ годъ было собрано 2,777 рублей 18 алтынъ, да кабацкихъ 265 рублей 12 алтынъ. Годъ спустя, таможенный сборъ достигъ 7,094 рублей 8 алтынъ, а кабацкій 266 рублей 2 алтына. Въ 1718 году оказалось пониженіе сбора таможенныхъ пошлинъ почти на половину—3,983 рубля 26 алтынъ. За то кабацкій сборъ потерпѣлъ незначительное колебаніе: всего на три рубля и два алтына менѣе противъ предыдущаго года.

Верхотурская таможня, скорѣе затруднявшая ярмарочные обороты въ Ирбитской слободѣ, чѣмъ развившая ихъ, существовала почти до конца XVIII столѣтія. Къ тому вре-

мени Ирбитская ярмарка получила международное значеніе. На ней вели торгъ, кромѣ русскихъ людей и сибирскихъ инородцевъ, китайцы, бухарцы, греки, армяне, а чрезъ Архангельскій портъ привозились на ярмарку издѣлія западно-иностранныя: сахаръ, виноградныя вина, шелковыя матерія и т. п.

Въ царствованіе императрицы Екатерины въ этихъ краяхъ появился знаменитый Пугачевъ. Можно было ожидать, что онъ будетъ имѣть успѣхъ и въ Ирбитской слободѣ. Но, къ счастью, здѣсь нашлись люди, которые раскрыли глаза народу и убѣдили его не переходить на сторону самозванца, а остаться вѣрнымъ императрицѣ. Это были священникъ Удинцевъ и писарь Мартышевъ, родомъ изъ заводскихъ крестьянъ.

Положеніе слободы оказалось весьма критическимъ: ее со всѣхъ сторонъ оцѣпили пугачевскія шайки, въ самой слободѣ не было войска, старинныя стѣны успѣли прійти въ негодный для обороны видъ. Но жители Ирбита рѣшили приложить всю энергію и дать отпоръ мятежникамъ.

Мартышевъ, взявъ на себя руководство этимъ дѣломъ, быстро составилъ изъ ирбитчанъ отрядъ добровольцевъ, удачно прогнавъ мятежниковъ и пустился ихъ преслѣдовать. Благодаря энергичнымъ дѣйствіямъ Мартышева, пламя мятежа не разгорѣлось въ предѣлахъ Ирбитскаго уѣзда. Императрица Екатерина II обратила на это полное свое вниманіе.

13 февраля 1775 г. она издала высочайшій указъ на имя Тобольскаго губернатора Чечерина. Этотъ важный для Ирбита указъ гласилъ такъ: „Съ особеннымъ удовольствіемъ извѣстились Ея Императорское Величество, что жители Ирбитской слободы, во время бывшихъ замѣшательствъ, будучи со всѣхъ сторонъ окружены бунтующими селеніями и утѣсняемы нападеніями отъ злодѣйскихъ шаекъ, наблюдая истинное къ отечеству усердіе, не тожко пребыли въ непоколебимой вѣрности, но и самопроизвольно избравъ и вооружа изъ самихъ себя немалую партію, храбро сопротивлялись даже до того, что и въ отдаленности отъ ихъ слободы устремлялись на злодѣевъ и ихъ поражали. Ея Величество, не оставляя никогда похвальныхъ заслугъ безъ достойнаго воздаянія, въ знакъ особливаго Ея Императорскаго Величества къ симъ вѣрноподаннымъ благоволенія, Ея Величество повелѣваетъ: Ирбитскую слободу учредить городомъ, на основаніи прочихъ російскихъ городовъ“.

Кромѣ того, слобода удостоилась и нѣкоторыхъ другихъ важныхъ наградъ: жители получили, на примѣръ, привилегію торговать безпрепятственно у себя по домамъ и строить торговые ряды по собственному желанію на правахъ частной собственности, а также держать постоянные дворы и при нихъ лавки для продажи всякихъ харчевыхъ и конскихъ припасовъ. Заслуги Мартышева тоже щедро наградили: его возвели въ дворянское достоинство и дали ему большое помѣстье. Кромѣ того, императрица лично подарила ему серебряный ковшъ. Впослѣдствіи Мартышевъ получилъ чинъ прапорщика.

Уничтоженіе Верхотурской таможни и открытіе прямого сибирскаго тракта, чрезъ Екатеринбургъ и Тюмень, оставили Ирбитъ въ сторонѣ, и вскорѣ у торговцевъ зародилась мысль перевести и ярмарку на трактъ, въ Тюмень или Екатеринбургъ, но ходатайства объ этомъ не имѣли успѣха, хотя посягательства на Ирбитскую ярмарку, городъ которой утратилъ трактовое положеніе, продолжались до новѣйшаго времени. Мысль о переводѣ ярмарки въ Тюмень поддерживалъ между прочимъ Сперанскій. Въ этомъ случаѣ вопросъ должна рѣшить въ концѣ концовъ Сибирская желѣзная дорога, показавъ возможность или невозможность обширнаго торга въ данномъ городѣ.

Въ самомъ началѣ текущаго столѣтія обороты Ирбитской ярмарки достигали трехъ съ половиной милліоновъ рублей, а въ концѣ двадцатыхъ годовъ торговый оборотъ уже исчислялся болѣе чѣмъ въ 7 милліоновъ рублей ассигнаціями. Ту же цифру, но на серебро, мы видимъ въ 1840 году. Начиная съ 1845 по 1855 годъ обороты ярмарки колебались между 17 и 29 милліонами рублей. Въ этотъ періодъ самые богатые годы торговли на ярмаркѣ были

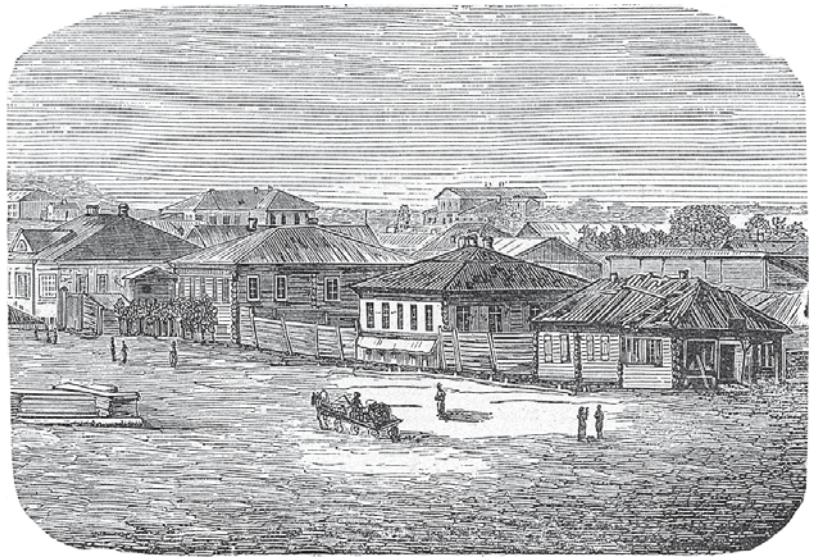
годы севастопольской войны, 1853 и 1854: 29 милл. рублей. Въ 1855 году торговля успѣла понизиться до 17 милліоновъ рублей, но дѣла поправились къ началу шестидесятыхъ годовъ, когда обороты Ирбитской ярмарки превысили 30 милліоновъ и дошли въ первыхъ семидесятихъ годахъ почти до 40 милліоновъ рублей. Въ 1885 году произошло событіе, сыгравшее весьма важную роль относительно ярмарочной торговли Ирбита: въ этомъ году открылось движеніе по Екатеринбургско-Тюменскому участку Уральской желѣзной дороги. Ирбитъ остался при этомъ въ 100 верстахъ отъ желѣзнодорожнаго пути. Сибирь получила непрерывное торговое сообщеніе съ Европейской Россіей отъ Тюмени, лежащей на рѣкѣ Турѣ, до Перми на Камѣ. Съ тѣхъ поръ замѣчается необычайное пониженіе оборотовъ Ирбитской ярмарки. Въ 1887 году, напримѣръ, было привезено на ярмарку разныхъ товаровъ на 56 милліоновъ рублей, а продано на 51 милліонъ, а въ 1892 г. привозъ равнялся всего 35 милліонамъ (продажа 26). Въ 1894 году наступило, правда, значительное повышеніе, но съ слѣдующаго года обороты начинаютъ опять уменьшаться.

Современное состояніе оборотовъ на Ирбитской ярмаркѣ представляется приблизительно въ слѣдующемъ видѣ: по даннымъ, собраннымъ за 1897 годъ, на ярмарку привезли всевозможныхъ товаровъ на сумму 41,162½ тысячь рублей; продано изъ нихъ на 33,032½ тысячь рублей. Нераспроданные товары составили слѣдовательно довольно почтенную цифру: свыше 8 милліоновъ рублей. Изъ общаго количества привозимыхъ на ярмарку товаровъ главное участіе выпадаетъ на долю европейскихкихъ: въ 1897 г. ихъ было привезено на 30 слишкомъ милліоновъ рублей.

Изъ російскихъ товаровъ самыя „ходовыя“ слѣдующіе: хлопчатобумажныя издѣлія, шерстяныя и суконныя, льняныя и пеньковыя ткани, сафьяновыя, кожевенныя издѣлія, выдѣланныя кожи, шелковыя, галантерейныя, оптическія, хирургическія и мелочныя издѣлія. Изъ сибирскихъ товаровъ, которыхъ въ привозѣ было въ 1897 году на 5½ милліоновъ рублей, первое мѣсто занимаетъ пушнина разныхъ видовъ, сырыя кожи, ковры, воскъ и т. д. На нѣсколько меньшую сумму привозятся товары азіатскіе: чай, шелковыя матеріи, бумажныя издѣлія и халаты, мерлушки, верблюжья шерсть, ковры и проч. Мануфактурные товары, пушнина и чай—три самыхъ главныхъ предмета торгового оборота на Ирбитской ярмаркѣ.

Въ сущности, Ирбитская ярмарка, важная по сбыту товаровъ Европейской Россіи въ Сибирь, по своему времени—февраль мѣсяць—представляетъ удобство сбыта, со стороны послѣдней, для одной пушнины, а что касается до чая, то онъ далеко не весь попадаетъ на ярмарку; она для него имѣетъ значеніе второстепенное, и въ ближайшемъ времени представить только лишнюю станцію для перевалки.

Въ заключеніе скажу два слова о фizioноміи Ирбитской ярмарки. Городъ имѣетъ красивое мѣстоположеніе, но въ зимнее время, когда происходитъ ярмарочный торгъ, оно врядъ ли представляетъ интересъ для людей, занимающихся торговлей. Красотой зданій Ирбитъ не можетъ похвалиться, а внутренность всѣхъ строеній, какъ бы ни былъ богатъ ихъ владѣлецъ, тѣмъ паче. Внутри все рѣшительно приспособлено для ярмарочныхъ квартиръ, наподобіе номеровъ для пріѣзжающихъ. Здѣсь находится не мало домовъ, принадлежащихъ инороднымъ жителямъ, выстроенныхъ съ той единственной цѣлью, чтобы имѣть возможность выгодно от-



Кладбищенская улица въ Ирбитѣ.

давать квартиры. Почти въ теченіе круглаго года владѣльцы съ радостью готовы пустить постояльцевъ чуть не совсѣмъ даромъ; въ концѣ же января мѣсяца они сами не знаютъ куда дѣться и тѣнятся въ чуланчикахъ и кухняхъ.

Въ это время уже набирается народъ, устраиваются лавки, раскладывается товаръ. 1-го февраля, въ день открытія ярмарки улицы бывають запружены народомъ, и только въ двадцатыхъ числахъ этого мѣсяца ярмарка начинаетъ пустѣть. Днями идетъ бойкая торговая дѣятельность; вечеромъ часъ счетовъ и расчетовъ, а затѣмъ, купеческій разгулъ во всю безумную ширь. Нѣкоторый безвредный отдыхъ доставляетъ пассажъ, гдѣ по вечерамъ часовъ до десяти играетъ музыка, и плохенькій театръ, но купеческая натура этимъ не удовлетворяется. Поэтому, къ ихъ услугамъ гостиницы съ десятками безголосыхъ арфистокъ.. Въ нихъ, въ особенности на масленицѣ, приходящейся всегда во время ярмарки, творятся изумительныя вещи... Тамъ нельзя ни пообѣдать, ни закусить, а можно лишь пить. Если вы придете въ такую гостиницу съ скромнымъ намѣреніемъ поѣсть и не выкажете желанія „убить муху“, то рискуете попробовать вкусъ разныхъ объѣдковъ съ приправой самаго нахальнаго обхожденія лакейства. Здѣсь не привыкли получать незначительный барышъ. Благоразумные и экономные люди, пріѣзжающіе на ярмарку, нерѣдко имѣють обыкновение сами закупать провизію и готовятъ себѣ столъ, пользуясь услугами квартирныхъ кухарокъ.

Пробыть всю ярмарку въ Ирбитѣ, въ теченіе цѣлаго мѣсяца, составляетъ одно изъ ужасныхъ наказаній. Въ самомъ началѣ еще можно, пожалуй, заинтересоваться кое-какъ суетней, движеніемъ, торгомъ, но вскорѣ одинъ и тѣ же сцены успѣють достаточно-таки примелькаться, а постоянный, беззалаберный шумъ, тѣснота и грязь въ квартирахъ, грязь на улицахъ, гдѣ въ половинѣ ярмарки по колѣни навозъ, смрадъ и духота въ гостиницахъ,—дѣлають невыносимо однообразными дни. Но вотъ ярмарка начинаетъ утихать, рѣдѣть... Послѣ шумнаго движенія и толкотни, вы начинаете чувствовать себя среди вымирающаго города, вымирающаго глухо, тяжело, отъ какого-то страшнаго повѣтрія... Начинается жизнь захолустнаго маленькаго городка, каждый уголокъ котораго неопрятенъ до невѣроятности. И чѣмъ яснѣе проглянетъ на небѣ солнце начинающейся весны, тѣмъ болѣе отвратительный видъ пріобрѣтаетъ этотъ лоскутъ земли, гдѣ ежегодно производится счетъ барышамъ и процентамъ отъ труда милліоновъ людей, не выдающихъ своихъ посредниковъ въ мѣнѣ и выгодахъ добытыхъ труженниками богатствъ.

А. А. Павловъ.

