

Материал предоставлен **Центром Генеалогических Исследований**



<http://www.rosgenea.ru>

**Центр
Генеалогических
Исследований**



ГЛАВА VII.

Пути сообщенія.

Н. И. Сырнева.

Древніе водные пути. — Введеніе пароходства. — Длина водныхъ путей. — Продолжительность навигаціи. — Размѣры современнаго судоходства и грузового движенія. — Важнѣйшія пристани и главные грузы. — Современное судостроеніе. — Древніе грунтовые пути Урала и Приуралья. — Современные грунтовые пути. — Желѣзные пути и грузовое движеніе по нимъ. — Обезпеченность Урала и Приуралья путями сообщенія.

Естественнымъ путемъ на Уралъ съ самыхъ древнихъ временъ была р. *Кама*, какъ главнѣйшая водная артерія области. Вѣроятно этимъ путемъ получали черезъ Волгу и Донъ древніе греки уральскіе драгоцѣнные камни и золото, черезъ посредство скифовъ, изъ „Рипейскихъ“, т. е. Уральскихъ горъ, а также полбу съ береговъ Камы и Волги. Задолго до образованія русскаго государства по Камѣ въ предѣлахъ разсматриваемой нами области проходилъ торговый путь съ далекаго азіатскаго юго-востока, изъ иранскихъ странъ и Индіи, черезъ Хазарію и волжско-камскую Булгарію (см. т. VI „Россіи“, стр. 267 и далѣе), въ Пермь Великую и въ Пермь Вычегодскую и на устья Сѣверной Двины, куда пріѣзжали для мѣнновой торговли норманны (варяги), въ былыя времена первые мореходы Западной Европы, а съ юга поднимались арабскіе купцы. О существованіи этого пути наглядно свидѣлствуютъ многочисленныя находки въ нынѣшней Пермской губ., по берегамъ Камы, древнихъ цѣнныхъ сосудовъ, вещей и монетъ римскихъ, византійскихъ, индійскихъ, персидскихъ и арабскихъ, относящихся къ V, VI и VII вѣкамъ по Р. Хр. ¹⁾ Подобныя же находки были сдѣланы и въ верховьяхъ р.р. Двины и Печоры, куда онѣ могли быть занесены съ далекаго востока и юга не иначе, какъ путемъ торговли. Между р. *Воцлкой*, притокомъ р. *Вишеры* (системы Камы), и р. *Волосницей*, притокомъ р. *Печоры*, въ Чердынскомъ у. сохранился каналъ длинной въ 300 саж., повидимому прорытый еще въ эти времена. Одинъ путь шелъ съ Волги рѣками *Камой*, *Вишерой*, *Колвой*, *Вишеркой*, *Чусов-*

¹⁾ Такъ, напр., въ 1846 г. въ имѣніяхъ гр. Строганова въ Соликамскомъ у. Пермской губ., близъ береговъ Камы, были найдены кладъ изъ одиннадцати древне-персидскихъ монетъ династій Сассанидовъ и серебряной чаши съ изображеніемъ какого-то божества и надписью неизвѣстными письменами. По опредѣленію академика Дорна, монеты оказались принадлежащими 441—594 гг., т. е. времени сассанидскихъ царей Эздигирда II, Кобода и Хосроя II. Любитель и знатокъ Пермскаго края Д. Д. Смышляевъ въ 1860 г. купилъ въ Перми и уступилъ потомъ Императорскому Эрмитажу найденную въ 18 вер. отъ Чердыни замѣчательную серебряную чашу съ изображеніемъ животныхъ южныхъ странъ — тигровъ, крокодиловъ, змѣй и морскихъ птицъ. По заключенію академикомъ Броссе и Стефани, чаша оказалась относящеюся ко времени византійскаго имп. Анастасія (491—518 гг. по Р. Хр.). О другихъ многочисленныхъ находкахъ будетъ сказано въ III отдѣлѣ книги.

скимъ озеромъ, *Березовкой*, рѣчкой *Вологомъ*, далѣе *Бухонинымъ* волокомъ въ 7 в. длины, рѣчкой *Немой*, *Вычегдой* и *Сѣверной Двиной* къ *Бѣлому* морю. По этому пути между прочимъ плыль въ 1324 г. изъ *Заволочья* новгородскій кн. *Юрій*, когда отправлялся въ *Орду*.

Другой путь, какъ сказано выше, соединялъ бассейнъ *Камы* съ *Печорскимъ* краемъ: отъ *Березовки* онъ направлялся рѣками *Еловкой*, *Волушкой*, *Печорскимъ* волокомъ и каналомъ (отъ 3 до 5 верстъ), рѣчкой *Волосницей* и р. *Печорой* — къ *Ледовитому* океану. Былъ на этомъ пути и свой торговый центръ — г. *Чердынь*. Здѣсь была главная пристань тогдашняго волжско-камскаго судоходства на сѣверѣ и складочный пунктъ товаровъ, привозимыхъ какъ съ юга *Азій*, такъ и изъ *зауральской* *Сибири*. Посредниками азіатской торговли съ сѣверомъ *Европы* были камскіе *булгары*. Товары азіатскіе съ юга шли по *Волгѣ* до столицы *булгарской*, гдѣ, перегрузившись въ болѣе мелкія суда, сплавлялись по р.р. *Камѣ* и *Вычегдѣ* до *Чердыни*, а оттуда то водой, то волокомъ доставлялись на р. *Двину* и по ней въ *Холмогоры* для обмѣна на издѣлія, привозимыя *норманнами* и другими западными народами.

Камско-Двинскій путь не утратилъ значенія и въ послѣдующее время, какъ средство сообщенія между *Соликамскомъ* и *Архангельскомъ*. Въ видахъ улучшенія этого пути *Петръ Великій* рѣшилъ соединить *Сѣверо-Двинскую* систему съ *Волжско-Камской* каналомъ и собственноручно начерталъ проектъ его. Осуществленіе этого проекта впрочемъ состоялось уже при *Екатеринѣ II*. Начатый постройкой въ 1785 г., каналъ былъ оконченъ въ 1822 г. и названъ *Сѣверо-Екатерининскимъ*. Просуществовалъ онъ однако недолго и въ 1838 г. былъ закрытъ по незначительности движенія по нему грузовъ, хотя сохранился и донынѣ. Каналъ имѣетъ 16 вер. 322 саж. длины и соединяетъ р. *Сѣверную Кельтму*, притокъ *Вычегды*, съ р. *Джуричемъ*, впадающей въ р. *Южную Кельтму*, притокъ *Камы*. Гораздо болѣе значенія сохранилъ до сихъ поръ *Камско-Печорскій* путь, по которому при посредствѣ *Печорскаго* волока и его канала втеченіе всего лѣта совершаются дѣятельныя торговыя сношенія между *Пермскимъ* и *Печорскимъ* краями. Большія суда по выходѣ изъ *Камы* слѣдуютъ по р. *Вишерѣ*, затѣмъ вступаютъ въ р. *Колву*, по которой идутъ до г. *Чердыни* гдѣ товары перегружаются на мелкія суда, идущія вверхъ по *Колвѣ* до р. *Вишерки*, и по ней до *Чусоваго* озера, далѣе проходятъ этимъ озеромъ до устья р. *Березовки* потомъ поднимаются вверхъ по р. *Березовкѣ* до устья р. *Еловки* изъ этой

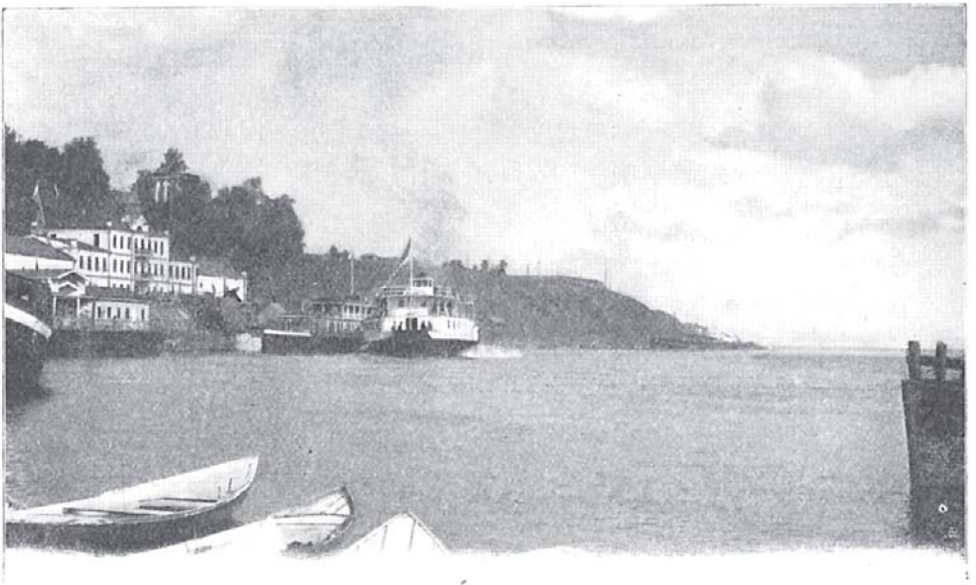


По р. *Вяткѣ*.
(По фот. *П. Г. Тихонова*.)

послѣдней входятъ въ р. *Волыку*, по которой суда въ межень поднимаются до *Пуповской* пристани, откуда до р. Волосницы идутъ волокомъ въ 10 в., а въ весеннее время— до пристани *Остожья*, отдѣляющейся отъ р. Волосницы всего 4-верстнымъ волокомъ или же вышеуказаннымъ 300-саженнымъ древнимъ каналомъ. Мелководье и чрезвычайная извилистость названныхъ рѣкъ вынуждаютъ отправителей направлять главные грузы, преимущественно хлѣбные, лишь до *Усть-Еловской* пристани, откуда на протяженіи 40 верстѣ везти сухимъ путемъ до *Якшинской* пристани на р. *Печора*, что значительно удорожаетъ доставляемые въ Печорскій край товары и обезцѣниваетъ вывозные. Въ Печорскій край по этому пути идутъ ржаная мука и зерно, крупчатка, крупа, толокно, солодъ, мыло, веревки, конопля, кожевенные товары, посуда, свѣчи, сукна (для самоѣдовъ цвѣтныя), холстъ, крашенина, пестрядь, ситцы, холстинки, платки, косы, выдѣланныя кожи, гвозди, соль, сахаръ, чай, вина, баранки орѣхи, изюмъ, пряники и пр. Съ Печоры же въ Пермскій край идетъ, рыба— семга, сизи, ряпушка и др., ворвань, мѣха, оленьи шкуры, точила и точильные брусья изъ Брусяной горы (въ Усть-Сысольскомъ у.).

Кромѣ этихъ путей, соединяющихъ область Камы съ Двинской землей съ одной стороны и съ Печорскимъ краемъ— съ другой, существовалъ еще очень древній водный путь отъ Великаго Новгорода на востокъ, въ Пермь, Печору, Югру и далѣе за „Камень“ или Уралъ, въ нынѣшнюю Сибирь. Путь этотъ былъ проложенъ еще въ XII в., во время распространенія на сѣверо-востокъ Европы новгородскаго владычества. Главной приманкой, привлекавшей сюда предприимчивыхъ новгородцевъ, было пушное богатство, составлявшее важный предметъ заграничнаго экспорта Новгорода Великаго. Впослѣдствіи, съ паденіемъ древняго Булгара и съ водвореніемъ на средней и нижней Волгѣ татаръ, этотъ, проложенный новгородцами сѣверо-восточный путь, перешедшій въ наслѣдіе и къ Москвѣ, надолго еще замѣнялъ собою южный Волжско-Камскій путь. Онъ шелъ С. Двиной, Вычегдой, волокомъ, *Печорой*, ея притокомъ р. *Шуторомъ*, снова волокомъ, рр. *Сывой* и *Сосьвой* на Обь. Въ XV в. былъ еще другой, болѣе сѣверный путь за Уралъ. Такъ, послѣ покоренія Новгорода, когда югра или югричи—обитатели сѣверо-западной части нынѣшней Сибири (вогулы или же остяки), бывшіе данники Новгорода, стали считаться подданными великихъ князей Московскихъ, въ 1499 г. совершенъ былъ, подъ начальствомъ кн. Петра Фед. Ушакова и Василя Бражника, походъ въ Сибирь черезъ Вологду, по рр. Вологдѣ, Сухонѣ, Сѣверной Двинѣ, Пинегѣ, волокомъ въ р. Кулой, далѣе по Бѣлому морю до устья Мезени, р. Мезенью, Пезой, волокомъ въ Цыльму, Печору и такъ далѣе до бассейна Оби, частью по указанному выше пути. Позднѣе сѣверный Новгородскій путь съ Вычегды и Печоры на Сосьву и Обь былъ замѣненъ новымъ, болѣе южнымъ, *Московскимъ* полуводнымъ-полугрунтовымъ путемъ изъ Москвы черезъ Ярославль, Тотьму, Устюгъ Великій, Лальскъ, южную часть Усть-Сысольскаго края и далѣе черезъ *Кайгородъ*, *Соликамскъ*, *Чердынъ*, Уральскія горы на *Лозвинскъ*, вновь построенный русскими около 1590 г., при впаденіи въ р. *Лозву* рч. *Иделя* (*Лозвинская* пристань). Слѣдовательно Московскій путь шелъ рѣками: съ Вычегды на верхнюю Каму, по р. Камѣ, ея притоку р. *Вишеръ*, по притоку Вишеры р. *Велсуя*, по притоку Велсуя р. *Почмогу*, волокомъ черезъ Уральскій хребетъ на рч. *Таль-*

тию, притокъ р. *Ивделя*, по р. *Ивделю* на рр. *Лозьву*, *Тавду* и *Тоболъ*. По этому пути „хаживала денежная и соболиная казна и хлѣбные припасы“, почему онъ и носилъ названіе „*Государевой дороги*“. Послѣ паденія Казанскаго и Астраханскаго царствъ, когда московское владычество распространилось на всю Волгу, явилась попытка завязать сношенія съ Сибирью не съ крайняго сѣвера, а южнѣе — опять съ Волги. Попытка эта была блестяще осуществлена дружиной Ермака, путь которой, какъ и прочіе пути того времени, былъ почти исключительно водный: рр. *Волга*, *Кама*, *Чусовая* съ ея притокомъ р. *Серебрянкой*, короткій перевалъ черезъ Уралъ, рр. *Журавликъ*, *Баранча*, *Тамль*, *Тура* и *Иртышъ*. Велѣдъ за этимъ все торговое, служилое и колонизаціонное движеніе



Пристань въ г. Вяткѣ.
(По фот. С. А. Лобовикова).

изъ Москвы въ Сибирь стало совершаться также въ южномъ направленіи: рр. *Москвой*, *Окой*, *Волгой* и *Камой* до *Соликамска*, откуда въ концѣ XVI в. былъ найденъ кратчайшій путь въ Сибирь волокомъ на р. *Туру*, притокъ р. *Тобола*.

Наряду съ *Камой* путями сообщенія съ древнихъ же временъ служили и ея главнѣйшіе притоки—рр. *Вятка* и *Бѣлая*. Въ XIV в. предпримчивые новгородцы по р. *Вяткѣ* направились въ богатую страну вотяковъ и открыли ее для русской колонизаціи. Въ концѣ XV в. воеводы московскаго вел. кн. *Ивана III* повоевали черемису по р. *Вяткѣ*, перешли на р. *Каму* и ходили воевать въ „*Бѣлую Воложку*“ (такъ называлась въ то время р. *Бѣлая*) и такимъ образомъ впервые проложили путь въ дикую *Башкирію*. Въ XVI в. новгородцы продолжали свои колонизаціонныя и торгово-промышленныя путешествія въ *Вятскую* землю. Путь ихъ лежалъ изъ *Устюга* по р. *Югу*, а потомъ волокомъ

въ р. *Вятку*. Сюда привлекала промышленниковъ ловля бобровъ въ рѣкахъ и бѣлохъ въ дремучихъ лѣсахъ: этимъ промысломъ занимались татары и продавали свою добычу русскимъ купцамъ ¹⁾. Кромѣ мѣховъ русскіе торговцы покупали въ Вятскомъ краѣ лошадей, которыя тогда уже пользовались здѣсь большою извѣстностью.

Необходимо впрочемъ замѣтить, что все водныя пути нашей области очень долгое время представляли большую опасность для путешествія вслѣдствіе постоянныхъ нападений со стороны воинственныхъ инородцевъ и разбойниковъ. Разбой на Камѣ царилъ вплоть до XIX в. Самое учрежденіе г. *Перми* въ 1781 г., съ мѣстопробываніемъ въ немъ намѣстника, было вызвано усилившимися разбоями по рр. *Камѣ* и *Чусовой*. Окончательно разбой на Камѣ прекратился лишь со введеніемъ пароходства.

Изъ дальнѣйшихъ мѣръ къ улучшенію путей сообщенія Приуралья слѣдуетъ указать на предложенный въ концѣ XVIII в. академикомъ Палласомъ проектъ соединенія короткимъ каналомъ верховьевъ рр. *Чусовой* и *Исети* близъ Екатеринбурга, для соединенія Камскаго бассейна съ Обскимъ. Только теперь этотъ проектъ близокъ къ осуществленію.

Пароходство на р. *Камѣ* возникло въ началѣ XIX в., почти одновременно съ появленіемъ перваго парохода въ Россіи. Инициаторомъ этого дѣла былъ уральскій заводовладѣлецъ Всев. Андр. Всеволожскій, слѣдившій за современными ему изобрѣтеніями и любившій дѣлать механическіе опыты. Въ 1817 г. имъ были построены на *Пожевскомъ* зав. Соликамскаго у. (около 150 в. выше Перми по р. Камѣ) два небольшихъ парохода, одинъ въ 36, а другой въ 6 силъ. Машины были сдѣланы по проекту и подъ наблюденіемъ инж. Соболевскаго. Цѣль постройки этихъ пароходовъ вѣроятно была та, чтобы взять на нихъ привиллегію, но послѣдняя въ іюнь 1817 г. была уже выдана петербургскому заводчику Берду. На этихъ пароходахъ первый отправился изъ Пожвы самъ заводовладѣлецъ со своимъ семействомъ и дворней и добѣхалъ, кажется, до Казани. Затѣмъ пароходы были отправлены обратно и по случаю заморозковъ (3 октября 1817 г.) остановились на Камѣ противъ с. *Тихихъ Горъ*. Зимовка первыхъ пароходовъ прошла неблагополучно: они примерзли днищами ко дну рѣки, вслѣдствіе чего ихъ въ половодье залило водой и машины въ нихъ перержавѣли. Послѣ большихъ усилій пароходы были извлечены изъ воды, машины разобраны, вычищены, перевезены въ Пожву и употреблены для другихъ цѣлей, а одинъ изъ корпусовъ былъ проданъ на мѣстѣ зимовки за безцѣнокъ. Такъ кончилась неудачей первая попытка завести на Камѣ пароходы. Но предпріимчиваго Всеволожскаго это не остановило. Онъ рѣшилъ построить на Пожевскомъ зав. пароходъ, который былъ бы въ состояніи взводить по Волгѣ барки съ желѣзомъ до Нижняго-Новгорода. Въ августѣ 1820 г. пароходъ былъ заложенъ по типу бердовскаго парохода; онъ имѣлъ 13 саж. длины, 10 арш. ширины и 16 четв. вышины и былъ снабженъ двумя машинами по 16 силъ. Пароходъ былъ оконченъ въ маѣ 1821 г., но на пробѣ противъ теченія Камы прошелъ отъ 1 до 2 в. въ часъ. Послѣ нѣкоторыхъ передѣлокъ пароходъ былъ вновь испытанъ, причемъ ходъ его противъ теченія воды оказался уже 3 вер. въ часъ; по

¹⁾ Ловля бобровъ въ XVI в. происходила въ р. *Чепецъ* и озерѣ того же имени.

теченію онъ проходилъ то же разстояніе въ 12 минутъ. 12 іюня пароходъ отправился по Камѣ внизъ и поднялся по Волгѣ вверхъ до Рыбинска. Но на этомъ и кончились первыя попытки плаванія пароходовъ по р. Камѣ, и только въ 1843 г., когда, съ окончаніемъ срока привилегіи Берда, сдѣлалось свободнымъ пароходство по всемъ рѣкамъ Имперіи, пароходное дѣло начало быстро развиваться. Въ 1846 г. образовалось Пермское пароходное общество, а въ слѣдующемъ году — компанія Гакса и Тета построила для Пермской пристани пароходъ въ 60 силъ; въ 1851 г. открыла свои дѣйствія Камско-Волжская компанія, затѣмъ явились общества „Кавказъ и Меркурій“, „Самолетъ“ и др. Въ настоящее время срочное движеніе по Камѣ совершаютъ легкопассажирскіе пароходы бр. Каменскихъ (на нихъ же перевозится и казенная почта) и Любимова, образовавшихъ между собою синдикатъ, и Капиной.

Длина всехъ водныхъ путей разсматриваемой нами области можетъ быть представлена въ слѣдующей таблицѣ:

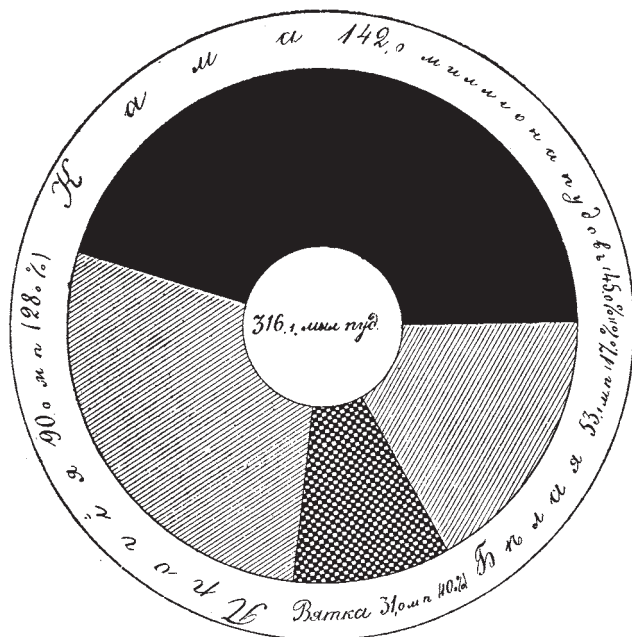
Губерніи.	Длина путей въ верстахъ.				
	Сплавныхъ.		Судоходныхъ въ обѣ стороны.	Итого.	Въ числѣ судоходныхъ пароходныхъ.
	Исключит. для льса въ плот.	Для грузенныхъ судовъ.			
Вятская	147	1.322	1.304	2.773	1.032
Пермская	1.187 ¹⁾	1.413	2.317	4.917	1.652
Уфимская	417	2.139	928	3.484	867
Оренбургская	754	358	—	1.112	—
По всей области.	2.505	5.232	4.549 ²⁾	12.236 ²⁾	3.551 ²⁾

Время вскрытія и замерзанія главнѣйшей водной артеріи области — Камы, смотря по широтѣ мѣста, бываетъ различно, но она всегда вскрывается позднѣе, а замерзаетъ раньше Волги; среднее вскрытіе за послѣднее десятилѣтіе было между 11 и 29 апрѣля, а замерзаніе — между 30 сентября и 26 октября; продолжительность же навигаціи достигала 158—199 дней, т. е. около шести мѣсяцевъ.

По своимъ судоходнымъ условіямъ Кама можетъ считаться лучшей рѣкой Европейской Россіи. Она вполне оправдываетъ примѣняемое къ ней названіе „многоводной“. Ширина рула и глубина фарватера въ судоходной части Камы вполне достаточны для свободнаго движенія судовъ, и хотя въ межень являются отмели и перекаты, но они далеко не представляють такихъ затрудненій, какія встрѣчаетъ судоходство на Волгѣ, передъ которой Кама имѣетъ еще то важное преимущество, что

¹⁾ Сюда не вошли верховья притоковъ р. Оби, берущихъ начало въ Пермской губ., но большей своею частью протекающихъ въ Тобольской губ.

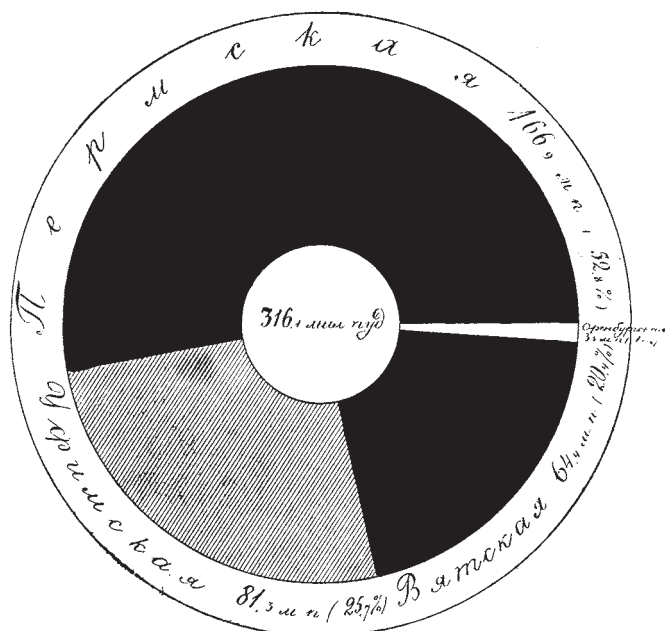
²⁾ Въ этотъ итогъ входятъ 357 в., показанныхъ вдвойнѣ, такъ какъ на этомъ протяженіи судоходныя рѣки области текутъ на границѣ между нѣсколькими смежными губерніями; слѣдовательно судоходныхъ путей въ разсматриваемомъ нами краѣ вообще слѣдуетъ считать 4.192 в., а пароходныхъ — 3.194 в.



Грузооборотъ рѣкъ Урала и Приуралья.

главная масса грузовъ, отправляемыхъ съ камскихъ пристаней, движется не противъ теченія, какъ на Волгѣ, а по теченію рѣки. Изъ общаго количества грузовъ, слѣдовавшихъ въ 1905 г. по Камѣ и ея притокамъ, — 81,2% направлялось внизъ по теченію.

Размѣръ грузового движенія по всѣмъ судоходнымъ рѣкамъ Урала и Приуралья, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія за 1905 г., можетъ быть представленъ въ слѣдующей таблицѣ, изъ которой видно, что со всѣхъ пристаней области отправлено было 16.082 судна съ грузомъ, изъ нихъ 4.103 судна вверхъ по рѣкамъ и 11.979 судовъ — внизъ по теченію. Прибыло ко всѣмъ пристанямъ 20.015 судовъ (14.404 снизу и 5.611 сверху). Кроме того отправлено внизъ 6.852 плота и прибыло сверху 6.427 плотовъ. Всѣй отправленнаго груза равнялся 227,7 милл. пуд., всѣй прибывшаго груза достигалъ 88,5 милл. пуд., а весь грузооборотъ — 316,1 милл. пуд. Объ явленная цѣнность всѣхъ отправленныхъ грузовъ равнялась 101,1 милл. руб.,



Грузооборотъ водныхъ путей Урала и Приуралья.

Губерніи.	Число судовъ съ грузомъ.						Число плотовъ.				Всѣ грузы на судахъ, на плотахъ и въ платяхъ.																																											
	Отправлено			Прибыло.			Отправлено.		Прибыло.		Количество (въ тыс. пуд.).			Объявленная цѣнность (въ тыс. руб.).																																								
	Вверхъ.	Внизъ.	Снизу.	Сверху.	Вверхъ.	Внизъ.	Вверхъ.	Внизъ.	Вверхъ.	Внизъ.	Снизу.	Сверху.	Вверхъ.	Внизъ.	Сверху.	Отправл.	Прибывш.																																					
							Прибыло.		Сверху.																																													
Вятская {	Р. Кама	1,314	1,122	3,048	1,496	21	23	1,111	12,180	6,821	3,983	8,803	7,915	20,037	7,660	2,933	11,824	10,011																																				
	» Вятка	—	190	1,887	469	397	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
	» Прочія	—	142	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
Пермская {	Р. Кама	1,504	2,534	5,060	1,965	1,368	950	1,582	40,967	14,974	6,916	24,565	18,412	—	—	—	—	—																																				
	» Чусовая съ притоками	2,115	5,268	5,843	2,630	1,918	3,129	4,459	64,174	20,343	22,333	23,242	20,906	—	—	—	—	—																																				
	» Вишеря	—	777	255	2	828	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
Уфимская {	Р. Кама	—	167	437	224	744	487	407	7,791	1,477	2,325	1,980	1,377	—	—	—	—	—																																				
	» Прочія	—	146	42	—	1,031	—	—	11,078	951	—	3,068	434	—	—	—	—	—																																				
	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
Оренбургская {	Р. Кама	2,282	6,648	6,698	2,856	4,521	3,616	4,846	111,402	25,961	24,669	33,716	28,263	—	—	—	—	—																																				
	» Бѣлая	—	316	929	785	3	8	194	19,462	2,404	496	10,065	2,535	—	—	—	—	—																																				
	» Прочія	—	1	1,679	999	5	2	29	37,258	9,414	3,646	17,125	4,468	—	—	—	—	—																																				
Оренбургская {	Р. Кама	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
	» Бѣлая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
	» Азиянь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
Всего	Р. Кама	—	77	—	—	917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
	» Бѣлая	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
	» Азиянь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																				
Всего																																																						
<table style="width:100%; border:none;"> <tr> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> </tr> <tr> <td>4,103</td> <td>11,979</td> <td>14,404</td> <td>5,611</td> <td>6,852</td> <td>6,427</td> <td>6,651</td> <td>221,016</td> <td>52,753</td> <td>35,736</td> <td>101,090</td> <td>53,678</td> <td>227,667</td> <td>88,479</td> <td>316,146</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																																				4,103	11,979	14,404	5,611	6,852	6,427	6,651	221,016	52,753	35,736	101,090	53,678	227,667	88,479	316,146				
4,103	11,979	14,404	5,611	6,852	6,427	6,651	221,016	52,753	35,736	101,090	53,678	227,667	88,479	316,146																																								

цѣнность прибывшихъ грузовъ достигала 53,7 милл. руб., а цѣнность всего грузооборота—154,7 милл. руб.

Изъ отдѣльныхъ рѣкъ области первое мѣсто по размѣру грузового движенія принадлежитъ *Камь*. Грузооборотъ всѣхъ камскихъ пристаней выражается цифрой 142,0 милл. пуд. или 45,0% всего воднаго грузооборота области. Далѣе слѣдуютъ *Бѣлая*, съ движеніемъ грузовъ въ 53,0 милл. пуд. или 17,0% и *Вятка*—съ грузооборотомъ въ 31,1 милл. пуд. или 10%. По остальнымъ 36 судоходнымъ притокамъ Камы движется 90,0 милл. пуд. или 28,0%.

Изъ *губерній* первое мѣсто по отправленію грузовъ занимаетъ Пермская, отпускающая со своихъ пристаней 116,2 милл. пуд. (51,0% всѣхъ грузовъ отправленія); далѣе слѣдуютъ: Уфимская—65,3 милл. пуд. (28,7%), затѣмъ Вятская—42,5 милл. пуд. (18,9%) и наконецъ Оренбургская, гдѣ, по отсутствію удобныхъ водныхъ путей, отправленіе грузовъ выражается ничтожной цифрой—3,5 милл. пуд. (1,4%). По прибытіи грузовъ первое мѣсто принадлежитъ также Пермской губ., къ пристанямъ которой прибыло 50,6 милл. пуд. (57,2% всѣхъ грузовъ прибытія); затѣмъ слѣдуютъ: Вятская—21,9 милл. пуд. (24,7%) и Уфимская—16,0 милл. пуд. (18,1%). Въ Оренбургской губ. грузовъ прибытія совсѣмъ не значилось.

Весь водный грузооборотъ области по губерніямъ и главнымъ воднымъ артеріямъ представленъ въ приложенныхъ діаграммахъ.

Чтобы отмѣтить наиболѣе важныя центры судоходства области, приведемъ нѣсколько цифровыхъ данныхъ о количествѣ и цѣнности грузовъ, прибывшихъ въ 1905 г. къ нѣкоторымъ пристанямъ и отправленныхъ отъ этихъ пристаней на суммѣ свыше 1 милл. руб.

	Пристани.	Колич. отправл. груз. (въ тыс. пуд.).	Цѣнность (въ тыс. руб.).
Р. Кама	Бережные Челны	15 654	8.012
	Пермь	5 058	5.527
	Галево	1.035	3.978
	Никола-Березовка	4.892	2.569
	Сарапуль	437	2.549
	Елабуга	3.398	1.760
	Тихія Горы	865	1.514
Р. Бѣлая	Березники	5.063	1.066
	Уфа	10.981	6.066
	Вирскъ	5.853	2.885
	Топорнино	5.923	2.515
	Дюртюли	4.001	1.869
Р. Вятка	Бѣлорѣцкая	914	1.848
	Вятка	713	3.978
	Медвѣдка	2.088	2.181
	Кукарка	1.687	1.448
			Цѣнность прибывш. груз. (въ тыс. руб.).
Р. Кама	Пермь		14.523
	Сарапуль		2.605
	Гольяны		2.570
	Бережные Челны		1.647
Р. Бѣлая	Елабуга		1.581
	Уфа		4.239
Р. Вятка	Вятка		4.721
	Котельничъ		1.640
	Слободской		1.260

Главнѣйшими грузами на Камѣ и ея притокахъ служатъ лѣсные строительные матеріалы и дрова, хлѣбъ, чугуны, желѣзо, соль, каменный уголь, льняное сѣмя и пр.

Рѣчной флотъ Камскаго бассейна требуетъ ежегоднаго возобновленія путемъ постройки новыхъ судовъ. Часть ихъ строится тутъ же на Камѣ. Изъ судостроительныхъ заводовъ нашей области укажемъ на *Камско-Воткинскій, Мотовилихинскій и Пожевскій*.

О количествѣ построенныхъ въ 1905 г. на Камѣ паровыхъ судовъ можемъ дать представленіе слѣдующая таблица:

Губерніи.	Суда (корпуса).				Машины.		Котлы.
	Число.	Въ томъ числѣ желѣзныхъ.	Подъемная способность въ пудахъ.	Первонач. стоимость съ машинами и котлами въ рубляхъ.	Число.	Номинальная сила всѣхъ.	Число.
Вятская	10	10	159.050	812.000	9	780	17
Пермская	5	5	14.800	100.000	2	33	2
Уфимская	1	—	500	10.000	2	25	1
Оренбургская	—	—	—	—	—	—	—
По всей области	16	15	174.350	922.000	13	838	20

Гораздо болѣе значительна постройка непаровыхъ судовъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Губерніи.	Число построенныхъ въ 1905 г. судовъ.	Подъемная ихъ способность въ пуд.	Первоначальная стоимость въ руб.
Вятская	2	9.500	800
Пермская	263	18.797.468	1.136.764
Уфимская	102	8.051.152	373.450
Оренбургская	48	1.461.000	84.750
По всей области	415	28.319.120	1.622.764

Кромѣ водныхъ путей въ нашей области издавна существовали и *грунтовые пути*. Такъ еще болгары вели свои торговыя сношенія со Средней Азіей не только воднымъ путемъ по Волгѣ черезъ Итиль (Астрахань), но и сухопутно: изъ Хивы и Бухары шли черезъ земли башкиръ прямые караванные пути степью, направлявшіеся прямо на Оренбургскую линію, — пути, которыми и до недавняго еще времени двигались изъ Средней Азіи торговые караваны въ Россію. Этимъ путемъ между прочимъ ѣхалъ до Булгара по Волгѣ и знаменитый арабскій путешественникъ Ибнъ Фодланъ, посѣтившій столицу болгаръ весной 922 г. и оставившій цѣнное описаніе своего путешествія. Большая же часть грунтовыхъ путей пролегла первоначально лишь по волокамъ между рѣками разныхъ бассейновъ, такъ какъ главными средствами сообщенія были водные пути. Самый длинный волокъ между рр. *Камой* и *Турой* (Обскаго бассейна), достигающій 273 в., можно разсматривать уже какъ самостоятельный грунтовой путь. Онъ открытъ былъ въ 1595 г. соликамскимъ жителемъ Артеміемъ Бабиновымъ, по имени ко-

тораго и самая дорога получила названіе *Бабиновской*. Въ 1597 г. этотъ новый путь былъ расчищенъ и гдѣ нужно вымощенъ, а на томъ мѣстѣ, гдѣ онъ выходилъ къ р. Турѣ, былъ основанъ въ 1598 г. новый городъ *Верхотурье*, получившій съ самаго начала своего существованія важное значеніе какъ въ административномъ, такъ и въ торговомъ отношеніяхъ. Тамъ была учреждена таможня: ѣдущіе съ товарами должны были оплачивать ихъ пошлинами и брать проѣзжія грамоты.

Сокращеніе пути въ Сибирь черезъ открытіе Бабиновской дороги имѣло очень важное значеніе въ виду того, что недавно еще завоеванная Сибирь нуждалась въ огромномъ подвозѣ; она требовала предметовъ первой необходимости: хлѣба, соли, боевыхъ припасовъ и т. д. ¹⁾

Этотъ новый путь, продолженный отъ Верхотурья черезъ Туринскъ на Тобольскъ, до конца XVII в. былъ единственнымъ дозволеннымъ путемъ въ Сибирь, а проѣздъ по всѣмъ прочимъ дорогамъ былъ воспрещенъ, такъ какъ правительство, взимавшее 10% пошлины со всѣхъ привозимыхъ товаровъ и денегъ, находило невыгоднымъ содержать болѣе одной таможни.

Съ учрежденіемъ *Ирбитской* ярмарки (около 1643 г.) явилась необходимость въ новомъ измѣненіи направленія главной Сибирской дороги, каковое и произошло около 1685 г. До Верхотурья шла прежняя Бабиновская дорога, а отъ Верхотурья она круче уклонялась на юго-востокъ, уже вовсе минуя Туринскъ и направляясь къ важному торговому пункту г. *Ирбиту*. Направленіе этого пути было слѣдующее: *Верхотурье*, сс. *Салдинское*, *Мулайское*, *Невьянскій мон.*, *Невьянская слоб.*, *Рудная слоб.*, *Ницинская слоб.*, *Ирбитская слоб.*, *Кишинская слоб.*, д. *Чубарова*, д. *Верхъ-Ницинская*, *Краснослободскій острогъ*, *Усть-Ницинская*, *Тюмень* и *Тобольскъ*.

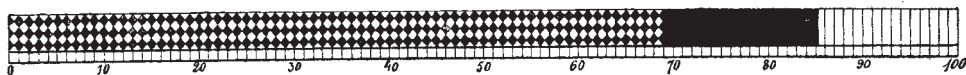
Петръ Великій, указомъ 12 ноября 1698 г. повелѣлъ учредить почтовое сообщеніе Москвы съ сибирскими городами и преподать права, какъ отправлять корреспонденцію. Впрочемъ почтовое сообщеніе производилось нерегулярно и медленно, а по смерти Петра и совсѣмъ прекратилось. Въ 1731 г. при имп. Аннѣ Ивановнѣ снова была учреждена почта отъ Москвы до Тобольска, для пересылки казенныхъ бумагъ и писемъ; одновременно и самый путь изъ Москвы въ Сибирь былъ сокращенъ, направившись не на Ярославль и Устюгъ Великій, какъ прежде, а по Казанской дорогѣ—на Владиміръ, Муромъ, Нижній-Новгородъ и Козьмодемьянскъ. Здѣсь Сибирская дорога отдѣлялась отъ Казанской, поворачивала на сѣверо-востокъ и проходила черезъ *Царевосанчурскъ*, *Яранскъ*, *Котельничъ*, *Орловъ*, *Хлыновъ* (Вятку), *Кайгородъ*, *Соликамскъ*, *Ростесь*, *Верхотурье*, *Салду*, *Мулай*, *Невьянскій мон.* и *Невьянскую слоб.* и т. д. черезъ *Ирбитъ* до Тюмени и Тобольска. По этому пути отъ Москвы до Тобольска считалось 2.354 в. Въ 1745 г., по неодолеванному ходатайству горнаго начальства, повелѣно было учредить особую почту отъ Москвы черезъ Нижній на Казань, на г. *Кунгуръ* и черезъ г. *Екатеринбургъ* до Тобольска, для пересылки два раза въ недѣлю казенныхъ бумагъ и частныхъ писемъ. Первоначально этимъ путемъ запрещались какъ проѣздъ по подорожнымъ, такъ и пересылка всякихъ

¹⁾ Въ одномъ 1596 г. правительство должно было доставить въ Сибирь до 550.000 пуд. провіанта и припасовъ.

посылокъ, большихъ и малыхъ, но вскорѣ (въ 1759 г.) было разрѣшено пропускать по этой дорогѣ съ алтайскихъ заводовъ караваны съ серебромъ и посланныхъ по казенной надобности, а затѣмъ, послѣ уничтоженія Верхотурской таможи, именно около 1783 г. и все движеніе изъ Москвы въ Сибирь стало совершаться по этому пути, который получилъ названіе *Большого Сибирскаго тракта*. Путь этотъ, оставивъ въ сторонѣ всѣ упомянутые выше города Вятской губ., а равно и Пермскіе — Соликамскъ съ Верхотурьемъ, направлялся изъ Казани черезъ гг. *Сарапулъ, Оханскъ, Пермь, Кунгуръ* на *Екатеринбургъ*, Тюмень до Тобольска и далѣе на востокъ. Позднѣе направленіе Сибирскаго тракта на участкѣ между Казанью и Пермью нѣсколько измѣнилось: дорога пошла прямѣе на гг. *Малмыжъ* и *Оханскъ*. Это направленіе трактъ сохранилъ и до настоящаго времени. Параллельно съ Сибирскимъ трактомъ изъ Казани ѣздили въ Сибирь по болѣе прямому южному направленію, минуя г. Пермь, а именно на *Елабугу, Мензелинскъ, Бирскъ, Златоустъ, Челябинскъ, Шадринскъ, Курганъ* и до Томска. Этимъ путемъ въ зимнее время пользуются и до сихъ поръ, хотя вообще необходимо

Москво - грунтовые сообщения
69%

Железнодорожъ сообщъ Пермской губерніи
16,3%
Пермской губерніи сообщъ
14,7%



Относительная длина путей сообщеній.

замѣтить, что съ проведеніемъ Уральской горнозаводской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ дорогъ значеніе Сибирскаго тракта и всѣхъ его вариантовъ совершенно упало.

Кромѣ главныхъ Московско-Сибирскихъ путей на Уралѣ и въ Приуральѣ существовали и второстепенные пути. Такъ отъ Казани въ XVI в. существовали двѣ дороги, одна на сѣверо-востокъ, черезъ г. *Уржумъ* на *Вятку*,—это такъ называемая *Арская* дорога, и на сѣверо-западъ — къ Бѣломорскому пути — на Вологду, *Царевосанчурскъ*, Унжу, Галичъ и Буй. Въ XVII в. была сухопутная дорога отъ г. Вятки на протяженіи 500 в. до впаденія р. Вятки въ Каму. Въ XVIII в. между *Оренбургомъ, Челябинской* и *Троицкой* крѣпостями, благодаря заботамъ Неплюева, былъ учрежденъ почтовый трактъ на протяженіи почти 700 в. Почта шла изъ Оренбурга черезъ крѣпости *Верхне-Яицкую, Улы-Карагайскую* и *Уйскую, Кумляцкій Ямъ, с. Коельское, Башкирскій Ямъ, Почтовый Дворъ* и *Челябинскъ*. Въ началѣ XIX в. существовало значительное торговое сообщеніе Вятки съ Архангельскимъ портомъ. Путь шелъ приблизительно по направленію нынѣшней Вятско-Котласской желѣзной дороги, отъ г. *Орлова* до *Ношкульской* пристани на р. *Лузь*. Со введеніемъ по р. Вяткѣ пароходства въ 1860-хъ годахъ этотъ торговый путь упалъ, такъ какъ все мѣстное торговое движеніе пошло по рр. Вяткѣ, Камѣ и Волгѣ черезъ Рыбинскъ на Петербургскій портъ.

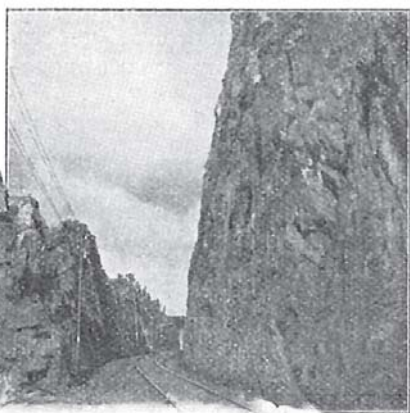
Современное состояніе грунтовыхъ путей въ разсматриваемой нами области представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Губерніи.	Пути съ каменной одеждой.			Грунтовые пути, содержащіяся на средства земскаго сбора.			Расходы земскаго сбора на содержаніе дорогъ въ 1903 г. въ тыс. руб.
	Общее ихъ протяженіе въ верстахъ.	Приходится.		Общее ихъ протяженіе въ верстахъ.	Приходится.		
		На 1 квадрат. версту саж.	На 1 жителя сажень.		На 1 квадрат. версту саж.	На 1 жителя сажень.	
Вятская	173	0,7	0,03	3.981	14,7	0,7	126,7
Пермская	—	—	—	4.336	7,5	0,8	221,3
Уфимская	348	1,6	0,08	3.997	18,6	1,0	102,3
Оренбургская . .	4	0,01	0,002	2.266	6,8	0,8	31,2
По области . . .	525	0,37	0,026	14.580	10,8	0,8	481,5

Переходимъ къ новѣйшему способу сухопутнаго сообщенія въ нашей области — *железнымъ дорогамъ*.

Ни одна область Европейской Россіи, если не считать крайняго сѣвера, не обижена такъ желѣзными путями сообщенія, какъ разсматриваемые нами Уралъ и Приуралье. Достаточно сказать, что на квадратную версту площади здѣсь приходилось всего нѣсколько лѣтъ тому назадъ 2¹/₂ саж. рельсовъ, а на одного жителя — около 8¹/₂ вершковъ. Появленіе первыхъ желѣзныхъ путей въ области *Оренбургской* и *Уральской горнозаводской ж. д.* (съ вѣтвями *Чусовская* — *Березняки* и *Александровская* — *Луньевка*) — относится лишь къ концу 1870-хъ годовъ. Въ принципѣ вопросъ объ этихъ линіяхъ былъ рѣшенъ еще въ 1873 г. и въ слѣдующемъ же году были утверждены уставы акціонерныхъ обществъ, которымъ давались концессіи. Но постройка дорогъ затянулась, и движеніе по Оренбургской линіи открылось только 1 января 1877 г., а по Уральской — даже въ августѣ 1878 г. Обѣ линіи впрочемъ задѣвали сравнительно небольшую часть территории нашей области.

Первая линія прошла лишь по одному краю Оренбургскаго у. на протяженіи 105 в., а послѣдняя, имѣвшая дѣльно главнымъ образомъ обслуживать Уральскій горнозаводскій районъ, перерѣзала Пермскій у. и части Соликамскаго, Верхотурскаго и Екатеринбургскаго уу. на пространствѣ 670 в. Впослѣдствіи, въ виду беспорядочности веденія хозяйства частными обществами и все успливавшейся задолженности ихъ казнѣ, обѣ дороги были приняты въ казенное управленіе. Дальнѣйшее желѣзнодорожное строительство въ нашей области велось долгое время исключительно на средства казны. Въ февралѣ 1882 г. разрѣшена была постройка *Екатеринбурго - Тюменской* дороги (съ вѣтвью *Богдановичъ - Островская*), а въ декабрѣ 1885 г. линія была уже открыта

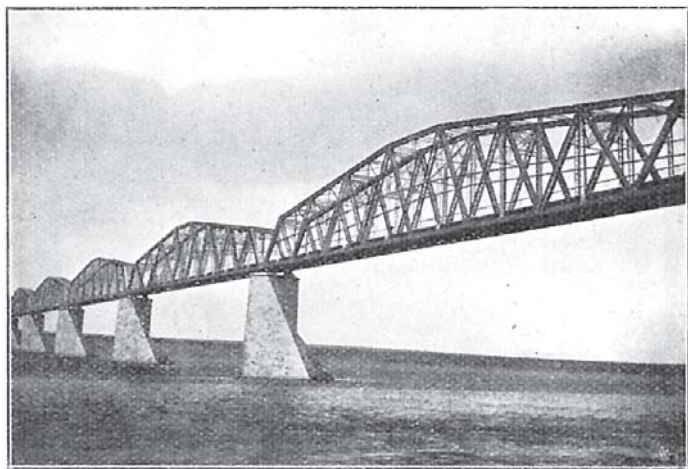


Выемка въ известковыхъ толщахъ за мостомъ черезъ р. Юрюзань, на Самаро-Златоустовской ж. д.

для движенія. Въ предѣлахъ нашей области она прошла по Екатеринбургскому и Камышловскому уу. на протяженіи 286 в. Въ томъ же 1885 г. была разрѣшена *Самаро-Уфимская* дорога, завершенная постройкой въ концѣ лѣта 1888 г. Втеченіе слѣдующихъ четырехъ лѣтъ она была продолжена на Златоустъ — Миасъ — Челябинскъ, а еще черезъ четыре года соединена съ Уральской горнозаводской дорогой у Екатеринбурга. Въ 1893 г. началась грандіозная постройка *великой Сибирской желѣзной дороги*, начинающейся у Челябинска, а другимъ концомъ упирающейся въ Тихій океанъ. Такимъ образомъ къ 1897 г. Уралъ обогатился новыми желѣзнодорожными линіями, перерѣзывающими его на протяженіи 1.107 в. Въ 1899 г. совершилось соединеніе Урала съ Сѣверной Двиной посредствомъ *Пермь-Котласской* линіи, перерѣзавшей на протяженіи 563 в. сѣверные уѣзды Вятской губ., совершенно не имѣвшей до того времени желѣзныхъ путей. Затѣмъ было открыто движеніе по *Оренбурго-Ташкентской* желѣзной дорогѣ, соединяющей Европейскую сѣтъ непосредственнымъ рельсовымъ путемъ со Среднеазиатскими владѣніями Имперіи, и *Сѣверной*, или иначе *Петербурго-Вятской* желѣзной дорогѣ, открывшей новый выходъ сибирскимъ грузамъ — къ портамъ Балтійскаго моря и главнымъ образомъ къ Петербургу. Съ осуществленіемъ этой линіи сплошной рельсовый путь соединилъ Балтійское море съ Тихимъ океаномъ. Въ то же время начались и постройки подъѣздныхъ желѣзныхъ путей къ уральскимъ желѣзнодорожнымъ магистральямъ. Первыми изъ нихъ ко времени открытія были вѣтви: *Бердяушъ—Бакалъ* Самаро-Златоустовской линіи (49 в.), *Вязовая—Юрюзанскій* и *Катавъ—Ивановскій заводы* той же линіи (38 в.) и *Лысьва—Лысьвенскій заводъ* Пермско-Челябинской дороги (20 в.), линія частнаго общества *Гороблагодатская—Надеждинскій заводъ* (182 в.), на соединеніе къ ранѣе уже существовавшей частной желѣзнодорожной линіи *Богословскій зав.—Филькинская* пристань на р. *Сосьва* (48 вер.). Наконецъ *Воткинскій зав.* былъ соединенъ желѣзной дорогой (20 вер.) съ *Галевской* пристанью на р. *Камъ*.

Такимъ образомъ всѣхъ открытыхъ къ 1907 г. желѣзныхъ путей на и въ Приуральѣ насчитывалось 3.568 в., что составляло 5,0 в. на Уралѣ 1.000 квадр. в. и 35,7 на 100.000 жит. Такая бѣдность рельсовыхъ путей для отдѣльныхъ мѣстностей еще усугублялась неравномѣрнымъ распредѣленіемъ ихъ по области. Достаточно сказать, что въ 16 (изъ 34) уѣздахъ нашего края обитатели, доживъ до XX вѣка, не слышали еще свистка паровоза. Болѣе всего желѣзныхъ путей насчитывалось въ Пермской губ., имѣвшей 1.505 в. рельсовъ, затѣмъ слѣдовали Вятская—825 в., Уфимская—646 в. и наконецъ Оренбургская—592 в. По времени открытія большая часть дорогъ (2.530 верстъ или болѣе 70%) относится уже къ концу XIX и началу XX в. Съ тѣхъ поръ развитіе желѣзныхъ путей въ Приуральѣ идетъ непрерывно. Такъ за послѣдніе годы выстроены и открыты: линія *Пермь—Екатеринбургъ прямая* (черезъ г. *Кунгуръ*) — протяженіемъ въ 356 в., *Нижній Тагилъ—Нижняя Салда* (59 в.), линія пока частнаго пользованія *Нижній Тагилъ—Висимо-Шайтанскій зав.* (55 в.), *Выя* (станція Богословской ж. д.) — *Нижне-Туринскій зав.* (14 в.), *Выя—Лысопильня* на р. *Нясьмъ*, притокъ р. *Ляли*, по дорогѣ къ *Николае-Павдинскому зав.* (45 в.), *Вагранъ* (станція Богословской ж. д.) — *Котляковское* (5 в.), *Туринскіе рудники* (станція Богословско-Филькинской ж. д.) — *шахта* въ окрестностяхъ *Петропавловскаго зав.* (40 в.),

осуществленію линіи *Казань — Мамадышъ — Елабуга — Саранулъ — Красноуфимскъ — Екатеринбургъ* съ вѣтвями къ *Ижевскому* и *Воткинскому* зав. (по Приуралю вер. на 700), *Нижній-Новгородъ — Котельничъ* (по При-*Усть-Улсу*—*Кутимскій* зав. (32 в.) и *Пашія — Архангело-Пашійскій* зав. (6 в.). Въ настоящее время заканчивается постройкой имѣющая большое значеніе для Приуралья желѣзная дорога *Тюмень — Омскъ*, а въ предѣлахъ самого Приуралья строятся желѣзнодорожныя линіи *Екатеринбургъ — Егоршино — Ирбитъ — с. Саитково* на р. *Тавдѣ* (такъ называемая *Тавдинская* ж. д., принадлежащая Приуралю на 212 в.) и линія *Нижняя Салда — Аланаевскъ — Егоршино — Богдановичъ* съ вѣтвью къ *Верхне-Синячихинскому* зав. (186 в.) и *Полтаве*—*Троицкъ — Кустанай* (по Приуралю вер. на 200); разрѣшены къ постройкѣ линіи *Островская — Шадринскъ* (108 в.) и *Бердяушъ — Лысьва* (350 в.). Проектируются сверхъ того и болѣе или менѣе близки къ



Мостъ на р. Камѣ у Перми.
(По фот. П. Н. Семенова).

уралю вер. на 200),— *Усолъ — Соликамскъ — Чердынь — р. Печора — Ухта* (по Приуралю вер. на 290), *Уральскъ — Оренбургъ — Орскъ — Акмолинскъ — Семипалатинскъ* (по Приуралю вер. на 360) и *Троицкъ — Орскъ* (вер. 400). При наличности этихъ новыхъ линій, которыя доведутъ желѣзнодорожную сѣть Приуралья до цифры болѣе 7 тыс. верстъ, можно надѣяться, бездорожье этого богатаго края получить сильную поправку.

Такъ какъ столь большое количество желѣзныхъ дорогъ въ Приуральѣ нынѣ строится и близко къ осуществленію, а кромѣ того оффиціальныя статистическія источники не имѣютъ обыкновенія помѣщать никакихъ свѣдѣній о такъ называемыхъ „желѣзнодорожныхъ линіяхъ частнаго пользованія“, имѣющихъ для разсматриваемой области, какъ видно изъ вышеприведеннаго ихъ перечня, очень большое экономическое значеніе, то, за невозможностью угнаться за всѣмъ этимъ, приходится пока ограничиться статистическими данными, относящимися къ тому времени, когда бôльшая часть упомянутыхъ линій еще не начала

дѣйствовать и когда слѣдовательно официальные статистическія свѣдѣнія о грузооборотѣ желѣзныхъ дорогъ Приуралья были тѣмъ самымъ ближе къ дѣйствительности.

Грузовое движеніе желѣзныхъ дорогъ области, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія за 1905 г., опредѣлялось въ 489 милліоновъ пудовъ (260 милл. пуд. по отправленію и 229 милл. пуд. по прибытію грузовъ). Первое мѣсто по количеству желѣзнодорожныхъ грузовъ занимала Пермская губ., перевозящая продукты своей горно-заводской промышленности; грузооборотъ ея достигалъ 264,8 милл. пуд. (143,6 милл. пуд. по отправленію и 121,9 милл. пуд. по прибытію), что составляло почти 54,1% всего товарнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ области. Далѣе слѣдуютъ: Оренбургская губ. — 154,2 милл. пуд. (78,6 по отправленію и 75,6 по прибытію грузовъ) и Уфимская — 62,2 милл. пуд. (34,2 милл. пуд. отправленія и 28,0 милл. пуд. прибытія). Очень слабое сравнительно участіе въ перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ принимала Вятская губернія, оборотъ которой равнялся всего 8,2 милл. пуд. (3,7 милл. пуд. отправленія и 4,5 милл. пуд. прибытія).

Главнѣйшими грузами на желѣзныхъ дорогахъ Урала и Приуралья служатъ хлѣбъ, лѣсные строительные матеріалы и дрова, металлы и издѣлія изъ нихъ, каменный уголь, соль и пр.

Въ заключеніе приводимъ діаграмму и таблицу, рисующія положеніе путей сообщенія въ рассматриваемой нами области вообще и въ отдѣльныхъ губерніяхъ ея въ частности, къ 1905 г., такъ какъ дальнѣйшее развитіе пока не можетъ быть учтено въ точности. Діаграмма и таблица показываютъ, что преобладающими путями сообщенія въ край

Губерніи.	Число верстѣ водныхъ путей.	Приходится.		Число верстѣ желѣзныхъ путей.	Приходится.		Число верстѣ грунтовыхъ почтовыхъ путей.	Приходится.		Число верстѣ всѣхъ путей.	Приходится.	
		На 1.000 кв. верстѣ.	На 100.000 жителей.		На 1.000 кв. верстѣ.	На 100.000 жителей.		На 1.000 кв. верстѣ.	На 100.000 жителей.		На 1.000 кв. верстѣ.	На 100.000 жителей.
Вятская . . .	2.773	18,0	90,0	825	5,3	26,8	4.154 (173) ²⁾	26,8	134,8	7.752	50,1	251,6
Пермская .	4.917	17,0	166,9	1.505	5,2	50,2	4.336 (—)	15,0	144,5	10.758	37,2	358,6
Уфимская .	3.484	32,6	157,0	646	6,0	29,1	4.345 (348) ²⁾	40,4	195,5	8.475	79,0	381,6
Оренбургская . . .	1.112	7,0	69,1	592	3,6	36,8	2.270 (4) ²⁾	13,6	141,1	3.974	24,2	247,0
По всей области . . .	11.929 ¹⁾	16,5	120,3	3.568	5,0	35,7	15.105 (525) ²⁾	21,9	152,3	30.602	43,9	308,3

¹⁾ Безъ 357 верстѣ водныхъ путей, проходящихъ по границѣ между нѣсколькими смежными губерніями.

²⁾ Въ томъ числѣ дорогъ съ каменной одеждой (шоссейныхъ и замощеній на грунтовыхъ участкахъ)

служили грунтовые, составляющіе около половины всѣхъ путей въ области (49,3%), далѣе слѣдовали водные пути (39,0%) и наконецъ желѣзные (11,7%). Изъ отдѣльныхъ губерній болѣе всего путями сообщенія была обезпечена Уфимская губ., имѣвшая 381,6 верстъ путей всѣхъ видовъ на 100.000 жителей; далѣе слѣдовали Пермская — 358,6 вер., Вятская — 251,6 вер. и Оренбургская — 247,0 вер.

Теперь это соотношеніе уже быстро измѣняется въ пользу желѣзныхъ путей. Самымъ крупнымъ желѣзнодорожнымъ узломъ Урала суждено стать Екатеринбургъ, который вѣроятно вскорѣ не замедлитъ обратиться въ настоящую столицу всего Уральскаго края.