Сибирь

ПОДЪ ВЛІЯНІЕМЪ

РЕЛЬСОВАГО ПУТИ.

Съ приложеніемъ карты Сибирской желѣзной дороги.

Изданіе Редакціи періодическихъ изданій
Министерства Финансовъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
Типографія В. Киршбаума, Дворц. площ., д. М-ва Финансовъ
1902

Сибирь

ПОДЪ ВЛІЯНІЕМЪ

РЕЛЬСОВАГО ПУТИ.

Съ приложеніемъ карты Сибирской желѣзной дороги.

Изданіе Редакціи періодическихъ изданій
Министерства Финансовъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
Типографія В. Киршбаума, Дворц. площ., д. М-ва Финансовъ.
1902

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
I. Введеніе. Краткій историческій очеркъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги	1
II. Сухопутныя и рѣчныя сообщенія Сибири	24
III. Морской путь въ Сибирь	47
IV. Прямыя сообщенія Сибирской желѣзной дороги	58
V. Проектируемыя въ Сибири желѣзныя дороги	67
VI. Вліяніе желѣзной дороги на переселеніе	77
VII. Пассажирское сообщеніе	92
VIII. Сибирское земледѣліе	108
IX. Продукты скотоводства	133
X. Сибирское маслодѣліе	142
XI. Ископаемыя богатства	165
XII. Лѣсныя и рѣчныя богатства Сибири	188
XIII. Промышленность и торговля	196
XIV. Транзитъ	204
XV. Доходна ли Сибирская желѣзная дорога?	214

Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути.

I.

Введеніе. Краткій историческій очеркъ сооруженія сибирской желѣзной дороги [1]).

Седьмая годовщина вступленія на престолъ нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора совпала съ событіемъ, имѣющимъ первостепенное государственное значеніе для Россіи. Въ этотъ день, 21 октября 1901 года, въ Маньчжуріи, въ 303 верстахъ отъ русской границы на станціи Мэндухэй сомкнуты рельсы китайской восточной желѣзной дороги, сооружаемой русскимъ обществомъ и являющейся однимъ изъ участковъ великаго сибирскаго пути, связующаго центръ Имперіи съ отдаленнѣйшими владѣніями нашими на Тихомъ океанѣ. За исключеніемъ линіи, идущей въ обходъ озера Байкала и замѣняемой пока паровою переправою, на всѣхъ остальныхъ участкахъ сибирской дороги отъ Челябинска до китайской границы и отъ Хабаровска до Владивостока открыто правильное движеніе поѣздовъ; имѣется временное движеніе и по китайской восточной желѣзной дорогѣ, такъ что уже теперь были случаи экстренныхъ проѣздовъ отъ Москвы до Портъ-Артура въ теченіе всего 15—18 дней вмѣсто прежняго 6-недѣльнаго морского пути.

Въ настоящее время неисчислимыя экономическія, культурныя и политическія выгоды сибирской дороги, какъ мірового транзитнаго желѣзнодорожнаго пути, для всѣхъ уже представляются въ той или иной степени несомнѣнными, но далеко не всегда было такъ. Прошло почти 35 лѣтъ со времени появленія первой идеи объ этой дорогѣ до той поры, когда вопросъ о проведеніи сплошнаго чрезъ всю Сибирь рельсоваго пути былъ окончательно рѣшенъ въ 1891 г. Высочайшею властью и еще 10 слишкомъ лѣтъ понадобилось для осуще-

[1]) Въ составленіи этой главы—историческаго очерка сооруженія сибирской дороги—участвовалъ В. Ф. Сафоновъ.

Въ дальнѣйшемъ изложеніи редакція будетъ пользоваться трудомъ М. П. Селихова, а также изслѣдованіями г. Олаульона, D-r Kurt Wiedenfeld, запиской А. А. Кроля о сибирской торговлѣ и путяхъ сообщенія и другими источниками.

ствленія этого великаго предпріятія. Безпримѣрное въ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла протяженіе дороги и громадность потребныхъ на нее денежныхъ жертвъ долго останавливали самыхъ выдающихся государственныхъ дѣятелей.

Первую мысль о сибирской желѣзной дорогѣ принято относить къ 1857 году и связывать съ именемъ извѣстнаго генералъ-губернатора Восточной Сибири, графа Муравьева-Амурскаго, который, послѣ занятія въ 1851 г. устьевъ Амура и ряда послѣдующихъ удачныхъ экспедицій по этой рѣкѣ, обратилъ вниманіе на неудобства Амурскаго лимана для судовъ и поручилъ инженеръ-полковнику Романову произвести изысканія дороги (сначала только колесной) между заливомъ де-Кастри въ Татарскомъ проливѣ и Софійскомъ на Амурѣ. Такимъ образомъ, и рѣчи еще не было о сплошномъ пути черезъ Сибирь, а вопросъ шелъ только о небольшомъ, въ нѣсколько десятковъ верстъ, колесномъ трактѣ въ Сибири, который впослѣдствіи можно было бы обратить въ желѣзную дорогу. Изысканія были произведены въ 1857 году, но за недостаткомъ средствъ дѣло на томъ и остановилось.

Вслѣдъ за тѣмъ появились проекты частныхъ лицъ, причемъ нѣкоторые изъ нихъ не были лишены извѣстной смѣлости и оригинальности, хотя имѣли характеръ кабинетныхъ измышленій и не были достаточно обоснованы. Англійскій инженеръ Дуль предлагалъ провести отъ Нижняго-Новгорода чрезъ Казань и Пермь конно-желѣзную дорогу до одного изъ тихоокеанскихъ портовъ Сибири; американецъ Коллинсъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи акціонернаго общества для постройки желѣзнодорожнаго пути между Иркутскомъ и Читою: англійское товарищество Морисонъ, Горнъ и Слейгъ въ 1858 г. проектировало рельсовый путь отъ Москвы до Татарскаго пролива; въ томъ же году русскій инженеръ Софроновъ представилъ проектъ желѣзнодорожной линіи отъ Саратова черезъ киргизскія степи на Семипалатинскъ, Минусинскъ, Селенгинскъ и далѣе на Амуръ и въ Пекинъ. Всѣ эти проекты не имѣли практическихъ послѣдствій. Впрочемъ, проектъ Коллинса, поддерживаемый графомъ Муравьевымъ-Амурскимъ, восходилъ на разсмотрѣніе бывшаго сибирскаго комитета, но былъ отклоненъ; та же участь постигла предложеніе Морисона и К°, просившихъ весьма значительныхъ привилегій, которыя могли бы на долгое время отдать въ руки иностранцевъ всю торговлю и промышленность Сибири.

Въ 60-хъ годахъ появились проекты, болѣе обдуманные и основанные на предварительныхъ изысканіяхъ мѣстности, но они имѣли въ виду, главнымъ образомъ, не проведеніе рельсоваго пути чрезъ всю Сибирь, а соединеніе ея со внутренними губерніями Россіи. Такъ, въ 1862 г. извѣстный дѣятель В. Кокоревъ предлагалъ соединить вод-

ныя системы Волги и Оби, воспользовавшись для этого проектомъ горнаго инженера Рашета, производившаго изысканія рельсоваго пути отъ Перми до Тюмени. Засимъ въ 1866 г. полковникъ Е. В. Богдановичъ, командированный для борьбы съ послѣдствіями неурожая въ Вятскую губернію, нашелъ, что единственнымъ средствомъ для предупрежденія въ будущемъ голода въ Уральскомъ краѣ была бы постройка желѣзной дороги изъ внутреннихъ губерній до Екатеринбурга и далѣе до Тюмени. По ходатайству Богдановича, ему было разрѣшено въ 1868 г. произвести изысканія, которыя намѣтили направленіе линіи отъ г. Сарапуля до Тюмени. Оба указанные проекта вызвали особое сочувствіе со стороны уральскихъ горнозаводчиковъ. Въ 1869 г. появился еще третій проектъ дороги въ томъ же раіонѣ— купца Любимова, который произвелъ изысканія отъ Перми до р. Тобола. Всѣ эти изысканія пробудили среди русскаго общества интересъ къ вопросу о соединеніи рельсовымъ путемъ Европейской Россіи съ Сибирью, и сибирскимъ купечествомъ, земствами и городскими обществами Нижняго-Новгорода и Казани былъ представленъ правительству рядъ адресовъ, ходатайствовавшихъ о скорѣйшемъ сооруженіи этого пути. Благодаря поддержкѣ генералъ-губернатора Восточной Сибири Хрущова, правительство обратило вниманіе на это дѣло, и на Уралъ была командирована особая коммисія для опредѣленія наивыгоднѣйшаго направленія дороги, которая удовлетворяла бы какъ нуждамъ горнозаводской промышленности, такъ и потребностямъ сибирскаго транзита. Эти двѣ задачи оказались, однако, несовмѣстимыми, а потому на первое время рѣшено было строить уральскую (отъ Перми до Екатеринбурга) дорогу, которая и окончена въ 1878 г. Вопросъ о сибирской магистрали остался открытымъ; впрочемъ, въ 1872—74 гг. были произведены казенными инженерами изысканія, которыя установили три варіанта линій изъ внутреннихъ губерній до границъ Сибири; однимъ изъ этихъ варіантовъ впервые былъ намѣченъ въ качествѣ соединительнаго пункта съ Сибирью Челябинскъ, которому впослѣдствіи суждено было сдѣлаться исходною точкою великаго сибирскаго пути.

Въ 1875 г. вопросъ о рельсовомъ соединеніи Сибири съ внутренними губерніями былъ разсмотрѣнъ въ комитетѣ министровъ, причемъ выбрано направленіе линіи отъ Нижняго-Новгорода на Казань, Екатеринбургъ и Тюмень, частью совпадавшее съ упомянутымъ выше проектомъ Богдановича. Однако, политическія событія 1876—1878 гг. задержали сооруженіе этой линіи, а тѣмъ временемъ обстоятельства существенно измѣнились. Въ 1878 г. окончена уральская горнозаводская дорога; въ 1880 г. открытъ мостъ Императора Александра II черезъ Волгу у Сызрани, и этимъ путемъ желѣзнодорожная сѣть Европейской Россіи была связана съ Оренбургомъ; въ 1884 г. начаты

работы по постройкѣ линіи Екатеринбургъ—Тюмень, движеніе по которой и было открыто въ концѣ 1885 г. Въ виду этого намѣченное въ 1875 году—направленіе сибирской дороги отъ Нижняго оказалось непригоднымъ. Снова были произведены изысканія, намѣтившія еще новые варіанты: отъ Самары на Тюмень или на Челябинскъ.

Рѣшеніе вопроса о сибирской магистрали затруднялось неимѣніемъ данныхъ о томъ, какое направленіе примутъ сибирскіе грузы съ окончаніемъ строившейся Екатеринбургъ—тюменской вѣтви, а также съ проведеніемъ канала, соединяющаго бассейны Оби и Енисея. Кромѣ того, возникало сомнѣніе, существуетъ ли вообще необходимость въ непрерывномъ рельсовомъ пути черезъ Сибирь, требующемъ громадныхъ затратъ, и не лучше ли замѣнить его смѣшаннымъ водно-желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ чрезъ посредство сибирскихъ рѣкъ, соединенныхъ между собою отдѣльными рельсовыми линіями. Въ этомъ смыслѣ былъ составленъ проектъ инженера Островскаго, который находилъ желательною постройку трехъ линій: между системами Камы и Иртыша (Пермь—Тобольскъ), между Обью и Енисеемъ (Томскъ—Красноярскъ) и между Иртышемъ и Обью (Омскъ—Барнаулъ). Первыя двѣ линіи обезпечивали непрывное сообщеніе между бассейнами Волги и Байкальскаго озера, третья же дорога значительно сократила бы водный путь отъ Тобольска до Алтая, а продолженная отъ Барнаула на Бійскъ и до границы Китая способствовала бы развитію нашихъ торговыхъ сношеній съ этою страною. Предполагая пока ограничиться указаннымъ смѣшаннымъ сообщеніемъ Европейской Россіи съ Иркутскомъ, инженеръ Островскій намѣчалъ, однако, черезъ Сибирь непрерывный рельсовый путь, который можетъ быть выполненъ впослѣдствіи. Направленіе пути было проектировано по наиболѣе густо заселенной полосѣ Сибири и почти совпадаетъ съ осуществленною нынѣ дорогою.

Не лишенъ интереса и другой проектъ—Сиденснера, появившійся въ то же время. Указывая, что съ окончаніемъ Обь-Енисейскаго канала будетъ открыто водное сообщеніе отъ Тюмени до Байкала, авторъ предлагалъ подвигаться далѣе на востокъ и соединить Байкалъ съ Амуромъ путемъ приспособленія для судоходства существующихъ въ Забайкальѣ рѣкъ и только на незначительномъ (18 в.) перевалѣ чрезъ Яблоновый хребетъ — желѣзнодорожною вѣтвью. Такимъ образомъ, при небольшихъ сравнительно затратахъ было бы достигнуто почти непрерывное водное сообщеніе между Ураломъ и тихоокеанскимъ побережьемъ [1]). Тотъ взглядъ, что непрерывный

[1]) Ради курьеза можно упомянуть о проектѣ бывшаго томскаго губернатора, Супруненко, который предлагалъ „въ виду неудобствъ водяныхъ путей сообщенія“ замѣнить ихъ конно-желѣзною дорогою отъ Тюмени черезъ Омскъ, Томскъ, Красноярскъ до Иркутска, причемъ, „въ предохраненіе отъ снѣжныхъ заносовъ“ проектировалъ провести дорогу „подъ непрерывно крытою деревянною галлереею“.

рельсовый путь чрезъ Сибирь можетъ быть съ успѣхомъ замѣненъ улучшеніемъ водяныхъ сообщеній, раздѣлялся и высшимъ правительствомъ, и, несмотря на рядъ ходатайствъ о дорогѣ, поступавшихъ изъ Сибири, дѣло не двигалось. Отчасти это объясняется затруднительнымъ послѣ турецкой войны 1878 г. положеніемъ государственнаго казначейства. Впрочемъ, въ 1882—1883 гг. были произведены новыя изысканія начальнаго участка пути и въ 1885 г. вопросъ о направленіи сибирской магистрали обсуждался въ комитетѣ министровъ. Комитетъ нашелъ, что имѣвшіяся въ то время свѣдѣнія объ экономическомъ значеніи различныхъ областей Сибири и о движеніи по нимъ грузовъ не допускаютъ разрѣшенія вопроса о направленіи дороги въ предѣлахъ этого края, и полагалъ ограничиться пока проведеніемъ желѣзнодорожной линіи отъ Самары до одного изъ пунктовъ Екатеринбургъ-тюменской дороги чрезъ Уфу и Златоустъ.

Въ 1887 г. дѣло вступило въ новый фазисъ. Политическія замѣшательства на дальнемъ Востокѣ, мѣры, принятыя китайскимъ правительствомъ по организаціи вооруженныхъ силъ, проведеніе въ Китаѣ телеграфа, устройство субсидируемаго Англіею правильнаго пароходства между Китаемъ и Канадою—все это заставляло обратить вниманіе на наши восточныя окраины и подумать о стратегической необходимости соединенія непрерывнымъ паровымъ путемъ съ Европейской Россіей нашего главнѣйшаго порта на Тихомъ океанѣ—Владивостока, который, въ случаѣ военныхъ дѣйствій на восточной окраинѣ оказался бы отрѣзаннымъ отъ остальной Имперіи. Къ тому же времени подоспѣло окончаніе канадской тихоокеанской желѣзной дороги, длиною въ 4,380 верстъ, что наглядно показало осуществимость подобныхъ крупныхъ предпріятій. Отъ главныхъ начальниковъ Сибири поступили ходатайства о постройкѣ забайкальской желѣзной дороги и линіи между Томскомъ и Иркутскомъ. Выяснилась также настоятельная необходимость соединенія Владивостока съ р. Уссури. Для разсмотрѣнія такихъ предположеній было образовано по Высочайшему повелѣнію особое совѣщаніе изъ заинтересованныхъ министровъ подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы. Совѣщаніе это выработало основныя техническія условія постройки дорогъ въ Сибири и составило программу изысканій, которыя и были начаты между Томскомъ и Иркутскомъ и въ Уссурійскомъ краѣ осенью 1887 г., а въ Забайкальѣ—весною 1888 г. Тогда же былъ командированъ въ Соединенные Штаты инженеръ Рутковскій для собранія свѣдѣній объ изготовленіи желѣзнодорожныхъ принадлежностей, если бы ихъ пришлось выписывать изъ Америки [1]).

[1]) Въ это время вопросъ о сибирской дорогѣ живо интересовалъ русское общество. Появились частные проекты, обсуждавшіеся въ различныхъ ученыхъ обществахъ, особенно въ Императорскомъ русскомъ техническомъ и въ обще-

Особенное значеніе придавалось уссурійской линіи, изысканія которой рѣшено было вести съ возможною быстротою. Тѣмъ не менѣе, въ виду нѣкоторыхъ финансовыхъ затрудненій, только весною 1890 г. министръ путей сообщенія могъ войти въ комитетъ министровъ съ представленіемъ о приступѣ къ сооруженію этой дороги. Сначала комитетъ призналъ невозможнымъ немедленное открытіе работъ, но затѣмъ, въ виду настоятельныхъ заявленій приамурскаго генералъ-губернатора, дѣло было снова доложено Императору Александру III, и послѣдовала Высочайшая резолюція: „Необходимо приступить скорѣе къ постройкѣ этой дороги".

√ Въ декабрѣ 1890 г. вопросъ объ уссурійской линіи поступилъ на разсмотрѣніе совѣщанія подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы, которому вмѣстѣ съ тѣмъ поручено было обсудить, въ какой послѣдовательности должны быть сооружаемы отдѣльные участки сибирскаго пути, и какія средства потребны на это въ ближайшемъ будущемъ. При этомъ министръ финансовъ, останавливаясь на экономической сторонѣ вопроса, находилъ, что цѣль желѣзной дороги заключается не столько въ открытіи въ Сибири главныхъ рынковъ для сбыта произведеній внутреннихъ губерній, сколько въ томъ, чтобы дать этой обширной странѣ возможность скорѣйшаго экономическаго развитія. Сравнивая экономическое значеніе Западной Сибири съ Уссурійскимъ краемъ, И. А. Вышнеградскій находилъ, что начать постройку сибирскаго пути слѣдуетъ не съ уссурійскаго участка, а отъ Урала, такъ какъ въ этомъ случаѣ дорога, проходя по сравнительно густо населеннымъ раіонамъ, съ самаго начала можетъ уже приносить нѣкоторый доходъ.

Въ томъ же совѣщаніи обсуждался вопросъ о выборѣ начальнаго пункта сибирской дороги. Имѣлось на-лицо три пункта, къ которымъ могла бы быть примкнута магистраль: Тюмень, Оренбургъ и ст. Міассъ, по направленію къ которой начата была постройка линіи отъ Златоуста. Ближайшее разсмотрѣніе этихъ трехъ варіантовъ выяснило, что наиболѣе удобнымъ пунктомъ является Міассъ, ибо при выборѣ его разстояніе отъ Москвы до Иркутска сокращается противъ первыхъ двухъ варіантовъ на 700—800 верстъ, а стоимость дороги на 63 милл. руб. [1]).

ствѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ. Заслуживаетъ упоминанія проектъ контръ-адмирала Копытова: „о наивыгоднѣйшемъ направленіи магистральной и непрерывной всероссійской, великой, восточной желѣзной дороги". Въ этомъ проектѣ предлагалось, дойдя до Иркутска, вести линію на Кяхту и засимъ черезъ Маньчжурію до села Никольскаго, т. е. приблизительно такъ, какъ идетъ нынѣ китайская восточная желѣзная дорога.

[1]) Общая стоимость сибирской дороги отъ Міасса до Владивостока была опредѣлена министерствомъ путей сообщенія въ 362.258,000 р. при протяженіи въ 7,292 версты.

Роль совѣщанія А. А. Абазы ограничилась, впрочемъ, тѣмъ, что оно включило въ смѣту 1891 г. на сооруженіе сибирской дороги 7 милл. рублей; разрѣшеніе же по существу остальныхъ вопросовъ было перенесено въ комитетъ министровъ. Этотъ послѣдній, одобривъ выборъ Міасса, какъ исходнаго пункта, и находя, что пока имѣются готовые проекты только двухъ участковъ: отъ Міасса до Челябинска (въ 94 верстахъ) и отъ Владивостока до ст. Графской на р. Уссури, призналъ необходимымъ приступить немедленно къ постройкѣ распоряженіемъ казны этихъ двухъ линій, и въ то же время производить изысканія отъ Челябинска до Томска и отъ Графской до г. Хабаровска.

Положенія комитета утверждены Императоромъ Александромъ III 15 и 21 февраля 1891 года, а 17 марта того же года послѣдовалъ Высочайшій рескриптъ на имя Наслѣдника Цесаревича, возвращавшагося въ это время изъ кругосвѣтнаго путешествія и пребывавшаго во Владивостокѣ. Рескриптъ сей гласилъ:

Ваше Императорское Высочество.

„Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить, обильныя дарами природы, сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую волю Мою, по вступленіи Вами вновь на Русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ востока. Вмѣстѣ съ тѣмъ возлагаю на Васъ совершеніе, въ Владивостокѣ, закладки разрѣшеннаго къ сооруженію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, уссурійскаго участка великаго сибирскаго рельсоваго пути".

„Знаменательное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго Мною сего истинно народнаго дѣла да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи".

„Призывая благословеніе Господне на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи,

пребываю *искренно Васъ любящій* АЛЕКСАНДРЪ".

19 мая 1891 г. въ г. Владивостокѣ состоялась торжественная закладка дороги; Государь Наслѣдникъ собственноручно свезъ первую тачку земли на полотно будущей уссурійской линіи и тѣмъ положилъ начало работъ по осуществленію великаго мірового предпріятія.

Рескриптомъ 17 марта 1891 г. былъ окончательно рѣшенъ вопросъ о проведеніи сплошного черезъ всю Сибирь рельсоваго пути, но осуществленіе этого обширнаго предпріятія не было пока обез-

печено. Не имѣлось еще общаго плана сооруженія дороги, не были указаны срокъ окончанія и средства на ея выполненіе. Все это препятствовало успѣшному ходу работъ. Кое что, впрочемъ, было сдѣлано въ это время: шла постройка уссурійскаго участка, доведена до Челябинска самаро-златоустовская желѣзная дорога, производились изысканія на другихъ участкахъ. Въ маѣ 1892 г. утверждено окончательное направленіе западно-сибирской линіи отъ Челябинска на Петропавловскъ, Омскъ, Каинскъ съ переходомъ р. Оби у с. Кривощекова; тогда же разрѣшено было приступить къ постройкѣ этого участка, но на расходы отпущено было пока только 1.100,000 р.

Дѣятельное сооруженіе сибирскаго пути началось съ 1892 г.; 25 сентября вновь назначенному управляющему министерствомъ финансовъ, С. Ю. Витте, Высочайше повелѣно изыскать источники для покрытія исключительныхъ расходовъ, связанныхъ съ постройкою сибирской желѣзной дороги, а въ ноябрѣ того же года образовано подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Д. М. Сольскаго особое совѣщаніе для обсужденія вопроса о порядкѣ и способахъ сооруженія великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути. Въ этомъ совѣщаніи, кромѣ заинтересованныхъ начальниковъ вѣдомствъ, участвовали бывшіе министры финансовъ Бунге и Вышнеградскій, и бывшій иркутскій генералъ-губернаторъ Горемыкинъ. Матеріаломъ для сужденій совѣщанія послужила составленная С. Ю. Витте записка, на содержаніи которой интересно остановиться нѣсколько подробнѣе.

Въ своей запискѣ управляющій министерствомъ финансовъ, признавая, что сибирская желѣзная дорога не скоро еще можетъ сдѣлаться источникомъ доходовъ государственнаго казначейства, прежде всего остановился на выясненіи экономическаго значенія дороги. Прорѣзывая страну на протяженіи свыше 7 тысячъ верстъ и будучи связанъ съ обширными рѣчными системами Сибири, рельсовый путь дастъ могущественный толчекъ экономическому развитію нашихъ богатыхъ, но запущенныхъ азіятскихъ владѣній, оживитъ и возбудитъ различныя отрасли производительной дѣятельности. Благодаря дорогѣ, сельскохозяйственная промышленность Сибири станетъ въ благопріятныя условія для своего развитія, такъ какъ, съ одной стороны, откроются новые рынки для сбыта продуктовъ, въ особенности хлѣба, а съ другой—будетъ обезпеченъ притокъ изъ внутреннихъ губерній рабочей силы, которой именно и не хватаетъ въ Сибири; тѣмъ самымъ можетъ быть разрѣшена одна изъ главнѣйшихъ и наиболѣе трудныхъ государственныхъ задачъ—устройство за Ураломъ малоземельнаго крестьянскаго населенія Европейской Россіи. Засимъ, желѣзная дорога, несомнѣнно, должна способствовать процвѣтанію какъ сибирской, такъ и уральской горнозаводской промышленности, являясь сама крупнымъ потребителемъ и открывая новые рынки въ

сосѣднихъ азіятскихъ странахъ. Особенно важенъ рельсовый путь для золотого промысла, нуждающагося въ удобномъ подвозѣ рабочихъ и усовершенствованныхъ машинъ и лишеннаго нынѣ связи съ общимъ промышленнымъ движеніемъ Россіи.

Переходя далѣе къ вопросу о торговомъ значеніи дороги и указавъ на то стѣсненное положеніе, въ которомъ находится сибирская торговля въ виду отсутствія удобныхъ средствъ сообщенія, С. Ю. Витте высказывалъ, что проектируемый транзитный путь окажетъ громадныя услуги какъ русской, такъ и всемірной торговлѣ. Благодаря этому сооруженію, не только усилится роль Россіи на міровомъ рынкѣ, но откроются, вмѣстѣ съ тѣмъ, новые обильные источники народнаго благосостоянія.

Показавъ наглядно важность сибирской дороги въ экономическомъ и торговомъ отношеніяхъ, и коснувшись въ общихъ чертахъ ея культурнаго, политическаго и стратегическаго значенія, записка управляющаго министерствомъ финансовъ обращалась къ вопросу о способахъ выполненія этого грандіознаго предпріятія. Въ виду невозможности начать работы сразу на всемъ протяженіи отъ Челябинска до Владивостока, предлагалось распредѣлить постройку отдѣльныхъ участковъ дороги на три очереди. Къ первой относятся участки: западно-сибирскій (отъ Челябинска до р. Оби) въ 1,328 верстъ, среднесибирскій (Обь-Иркутскъ) въ 1,754 версты, начатая уже уссурійская дорога отъ Владивостока до Графской и соединительная вѣтвь къ уральской дорогѣ отъ Челябинска до Екатеринбурга; постройка ихъ начинается немедленно и должна быть окончена къ 1900 г. Во вторую очередь входятъ забайкальская дорога отъ оз. Байкала до Срѣтенска въ 1,009 верстъ и продолженіе уссурійской до г. Хабаровска; линіи эти могутъ быть построены къ 1902 году. Время окончанія дорогъ третьей очереди, къ коей отнесены наиболѣе трудныя линіи— амурская (до 2,000 верстъ) и кругобайкальская (242 версты), пока не опредѣлилось.

Что касается до стоимости постройки, то таковая была выяснена только для участковъ первой очереди и ожидалась въ 150 милл. руб. Изъ этой суммы управляющій министерствомъ финансовъ предполагалъ назначить отъ 14 до 20 милл. руб. на такъ называемыя вспомогательныя предпріятія, имѣющія цѣлью какъ облегченіе самой постройки, такъ и заселеніе и промышленное развитіе прилегающей къ желѣзной дорогѣ мѣстности. Въ числѣ такихъ предпріятій были намѣчены: расширеніе существующихъ въ Сибири и устройство новыхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, улучшеніе водныхъ сообщеній и развитіе пароходства, колонизація Сибири и др. По мнѣнію С. Ю. Витте, сибирская желѣзная дорога тѣмъ скорѣе достигнетъ цѣлей, для которыхъ она сооружается, чѣмъ больше будетъ обращено вниманія на

вспомогательныя предпріятія, которыя могутъ усилить экономическое и культурное вліяніе дороги.

Въ заключеніе записки предлагалось, въ видахъ возможно быстраго разрѣшенія всѣхъ вопросовъ, относящихся до экономической и технической сторонъ постройки, и для общаго руководительства всѣмъ дѣломъ сооруженія сибирскаго пути и связанныхъ съ нимъ вспомогательныхъ предпріятій, образовать особое высшее государственное учрежденіе подъ наименованіемъ комитета сибирской желѣзной дороги.

Записка управляющаго министерствомъ финансовъ, разсмотрѣнная въ особомъ совѣщаніи статсъ-секретаря Сольскаго 21 ноября 1892 г., была принята весьма сочувственно. Одобрено предположеніе о раздѣленіи постройки на три очереди и о безотлагательномъ приступѣ къ работамъ на первоочередныхъ участкахъ. Было высказано даже мнѣніе о желательности начатія работъ сразу на всемъ протяженіи отъ Челябинска до Владивостока, но такое рѣшеніе дѣла признано совѣщаніемъ неудобнымъ какъ въ виду техническихъ трудностей, такъ и по соображеніямъ о стратегической опасности вести въ большихъ размѣрахъ постройку восточныхъ участковъ до тѣхъ поръ, пока они не будутъ связаны черезъ посредство западныхъ съ общею рельсовою сѣтью Имперіи. Принято также во вниманіе то обстоятельство, что раздѣленіе работъ на три очереди не предрѣшаетъ времени приступа къ постройкѣ участковъ 2 и 3 очередей, и, въ случаѣ успѣшнаго хода работъ, участки эти могутъ быть начаты ранѣе окончанія первоочередныхъ.

Далѣе былъ разсмотрѣнъ вопросъ о денежныхъ средствахъ, потребныхъ для осуществленія сибирской желѣзной дороги. Признавая желательнымъ обезпечить это предпріятіе крупнымъ рессурсомъ, совѣщаніе, по предложенію С. Ю. Витте, постановило назначить для этой цѣли, на случай, если окажется невозможнымъ удѣлить средства на постройку изъ обыкновенныхъ или чрезвычайныхъ доходовъ, 92,7 милл. рублей, которые были переданы государственнымъ казначействомъ государственному банку въ уплату за кредитные билеты временныхъ выпусковъ, подлежавшіе изъятію изъ обращенія, но банкомъ еще не уничтоженные [1]). Недостающую затѣмъ до 150 милл. руб., необходимыхъ на участки первой очереди сумму въ 57,3 милл. руб. управляющему министерствомъ финансовъ предоставлено изыскать въ теченіе 8 лѣтъ изъ обыкновенныхъ и чрезвычайныхъ поступленій или путемъ займовъ. Предполагалось отпускать на постройку дороги въ первые же годы до 40 милл. руб. въ годъ.

[1]) Въ дѣйствительности, къ этому источнику прибѣгать не пришлось; всѣ потребныя на сооруженіе сибирской дороги средства были даны изъ общихъ рессурсовъ казны.

Наконецъ, одобрены предположенія С. Ю. Витте о вспомогательныхъ предпріятіяхъ, связанныхъ съ постройкою великаго пути, и объ учрежденіи комитета сибирской желѣзной дороги.

Постановленія особаго совѣщанія статсъ-секретаря Сольскаго утверждены Императоромъ Александромъ III 10 декабря 1892 г. Съ тѣхъ поръ сооруженіе великаго сибирскаго пути могло считаться обезпеченнымъ: былъ одобренъ общій планъ работъ, указаны денежныя средства и, наконецъ, въ виду особой важности задачи, образовано высшее государственное установленіе, которому ввѣрена дальнѣйшая судьба сибирской желѣзной дороги.

Высочайшимъ рескриптомъ 14 января 1893 г. на высокій постъ Предсѣдателя комитета сибирской желѣзной дороги призванъ Наслѣдникъ Цесаревичъ Николай Александровичъ. Его Императорскому Высочеству поручалось привести къ концу это „дѣло мира и просвѣтительной задачи Россіи на Востокѣ". Вице-предсѣдателемъ назначенъ Н. Х. Бунге, остальными членами комитета явились министры: внутреннихъ дѣлъ, государственныхъ имуществъ, финансовъ, путей сообщенія, военный и морской и государственный контролеръ. Управленіе дѣлами комитета возложено на статсъ-секретаря А. Н. Куломзина.

10 февраля 1893 г. состоялось первое засѣданіе комитета, причемъ Августѣйшій Предсѣдатель обратился къ присутствующимъ со слѣдующими словами:

„Открывая первое засѣданіе комитета сибирской желѣзной дороги, Я съ душевнымъ трепетомъ взираю на величіе предстоящей намъ задачи. Но любовь къ родинѣ и пламенное желаніе послужить ея благоденствію побудили Меня принять порученіе горячо любимаго Моего отца. Я убѣжденъ, что тѣ же чувства одушевляютъ и васъ и потому твердо вѣрю, что единодушными усиліями мы неуклонно достигнемъ цѣли".

Въ этомъ засѣданіи выработано положеніе о комитетѣ, Высочайше утвержденное 24 того же февраля.

Для ближайшаго завѣдыванія дѣлами, касающимися производства изысканій и постройки дороги, отчужденія земель, снабженія ея подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями, учреждено 5 іюня 1893 г., въ составѣ министерства путей сообщенія управленіе по сооруженію сибирской желѣзной дороги [1]), во главѣ котораго поставленъ инженеръ Ададуровъ.

На расходы по постройкѣ сибирскаго пути было занесено въ государственную роспись 1893 г. 38½ милл. р., и весною этого

[1]) При преобразованіи министерства путей сообщенія въ 1900 г. учрежденіе это вошло въ составъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

года работы открылись въ широкихъ размѣрахъ. Направленіе западно-сибирской линіи, какъ указано выше, было утверждено и первый участокъ ея до г. Омска начатъ еще въ 1892 г., подъ руководствомъ инженера Михайловскаго; теперь же приступлено къ прокладкѣ второго участка пути до р. Оби. Для средне-сибирской дороги, начальникомъ работъ коей назначенъ инженеръ Н. П. Меженинова, выбрано окончательно направленіе на города: Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ, Нижнеудинскъ и Иркутскъ, и въ маѣ 1893 г. начато сооруженіе участка отъ Оби до Красноярска. Такъ какъ одинъ изъ важнѣйшихъ пунктовъ Сибири г. Томскъ оставался въ сторонѣ отъ магистрали, то рѣшено провести къ нему особую вѣтвь. Затѣмъ, по порученію сибирскаго комитета, разсмотрѣнъ особою коммисіей вопросъ о соединеніи сибирской дороги съ уральскою горнозаводскою отъ Челябинска до Екатеринбурга, и разрѣшено произвести окончательныя изысканія. Въ то же время шли работы на уссурійской дорогѣ, начатой въ 1891 г.; ими руководилъ инженеръ Вяземскій. Въ виду того, что кругобайкальскій участокъ былъ отнесенъ къ 3-ей очереди и сооруженіе его предвидѣлось еще не скоро, уже въ концѣ 1893 г. возбужденъ вопросъ объ устройствѣ сообщенія черезъ оз. Байкалъ посредствомъ парома-ледокола, который могъ бы продолжать навигацію 9—10 мѣсяцевъ въ году, а въ остальное время года посредствомъ проложенія временнаго рельсоваго пути по льду. Предположенія о семъ министерства путей сообщенія одобрены комитетомъ сибирской желѣзной дороги, и инженеру Адріанову поручено произвести надлежащія изысканія на озерѣ Байкалѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ рѣшено провести вѣтвь къ озеру отъ Иркутска до пристани Лиственничной.

Благодаря успѣшному ходу работъ на западно- и средне-сибирскомъ участкахъ, уже осенью 1893 г. выяснилась возможность довести рельсовый путь до Иркутска въ 1898 г., т. е. на два года ранѣе предположеннаго первоначально срока. Въ виду сего, министръ финансовъ, озабочиваясь скорѣйшимъ осуществленіемъ непрерывнаго парового сообщенія черезъ всю Сибирь, вошелъ въ апрѣлѣ 1894 г. въ комитетъ съ представленіемъ о срокахъ окончанія участковъ, отнесенныхъ ко второй и третьей очередямъ. Соединенное присутствіе комитета сибирской желѣзной дороги и департамента государственной экономіи, одобряя планъ С. Ю Витте и находя, что наибольшую пользу можно ожидать отъ сибирской дороги тогда, когда она будетъ открыта для движенія на всемъ пути до Владивостока, постановило безотлагательно приступить къ изысканіямъ на забайкальской и амурской линіяхъ, а строительныя работы на этихъ участкахъ вести съ такимъ разсчетомъ, чтобы до Срѣтенска дорога была доведена въ 1898 г., а амурская линія была

окончена не позже 1901 года. Это рѣшеніе утверждено Государемъ Императоромъ 13 мая 1894 г.

Тогда же на разсмотрѣніе сибирскаго комитета былъ внесенъ министромъ финансовъ вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожнаго пути отъ г. Перми до пристани Котласа на р. Сѣверной Двинѣ. Въ представленіи С. Ю. Витте указывалось, что линія эта, сообщаясь съ сибирскою магистралью черезъ посредство уральской дороги и соединительной вѣтви на Челябинскъ, имѣетъ весьма важное значеніе для земледѣльческой промышленности въ Сибири, предоставляя сибирскимъ грузамъ, главнымъ образомъ хлѣбу, ближайшій выходъ за границу черезъ Бѣлое море. Въ то же время пермь-котласская дорога не лишена значенія и для сельскаго хозяйства Европейской Россіи, такъ какъ отвлечетъ часть за-уральскаго хлѣба отъ нашихъ балтійскихъ портовъ и тѣмъ оградитъ отъ пониженія хлѣбныя цѣны внутренняго рынка. Наконецъ, названный путь, устанавливая экономическую связь Сибири съ сѣвернымъ краемъ, дастъ могучій толчекъ его развитію и превратитъ г. Архангельскъ въ оживленный коммерческій портъ.

Высочайше утвержденнымъ 13 мая 1894 года положеніемъ комитета признана необходимость сооруженія пермь-котласской дороги на счетъ казны и постановлено произвести экономическія и техническія рекогносцировки ея направленія.

Въ 1894 г. работы по постройкѣ сибирской желѣзной дороги продолжали подвигаться весьма успѣшно, и ко времени кончины Императора Александра III положеніе ихъ представлялось въ такомъ видѣ: 1-й участокъ западно-сибирской дороги до Омска и южно-уссурійская дороги были уже закончены и на первомъ открыто въ августѣ временное движеніе. На 2-мъ западно-сибирскомъ участкѣ до Оби выполнено почти ¾ земляныхъ работъ и уложены рельсы на 100 верстахъ. На 1-мъ участкѣ средне-сибирской дороги до Красноярска сдѣлано болѣе ⅓ земляныхъ работъ и произведена укладка рельсовъ на 300 верстахъ; за Красноярскомъ сдѣланы окончательныя изысканія и нѣкоторыя работы. Равнымъ образомъ, окончены изысканія и приступлено къ работамъ на сѣверно-уссурійской дорогѣ и екатеринбурго-челябинской вѣтви.

Такимъ образомъ, Царь-Миротворецъ, умирая, могъ имѣть полную увѣренность въ томъ, что начатое имъ великое дѣло сибирскаго пути будетъ приведено къ окончанію въ намѣченный срокъ.

Государь Императоръ Николай II, вступивъ на престолъ, соизволилъ оставить за Собою званіе Предсѣдателя комитета сибирской желѣзной дороги.

Въ первомъ въ Его царствованіе засѣданіи комитета 30 ноября 1894 г., Его Императорскому Величеству благоугодно было обратиться къ членамъ со слѣдующими словами:

„Господа! Приступъ къ сооруженію сплошной сибирской желѣзной дороги есть одно изъ великихъ дѣяній достославнаго царствованія незабвеннаго Моего Родителя. Довершить съ Божіею помощью это исключительно мирное и просвѣтительное предпріятіе составляетъ не только Мой священный долгъ, но и задушевное Мое желаніе, тѣмъ болѣе, что дѣло это было Мнѣ поручено Моимъ Дорогимъ Отцомъ. Надѣюсь, при содѣйствіи вашемъ, довести до конца начатую Имъ постройку сибирскаго рельсоваго пути дешево, а главное скоро и прочно".

Въ 1895 г. фронтъ работъ по сооруженію великаго сибирскаго пути развернулся еще шире. Приступлено къ постройкѣ пермь-котласской линіи, томской вѣтви и забайкальской желѣзной дороги, заказанъ паромъ-ледоколъ для переправы черезъ оз. Байкалъ, начато устройство во Владивостокѣ коммерческаго порта, который могъ бы удовлетворять потребностямъ будущаго конечнаго пункта сибирскаго транзита. Для ускоренія постройки средне-сибирской желѣзной дороги рѣшено вести ее одновременно въ нѣсколькихъ мѣстахъ, подвозя желѣзнодорожныя принадлежности по р. Чулыму къ гор. Ачинску и по р. Ангарѣ къ Иркутску; для облегченія таковой подвозки, рѣшенной комитетомъ еще въ 1894 г., начаты работы по улучшенію судоходныхъ условій названныхъ рѣкъ [1]). Равнымъ образомъ, организована подвозка матеріаловъ для забайкальской дороги по рр. Амуру и Шилкѣ. Осенью 1895 г. рельсовый путь достигъ Красноярска; окончена также Екатеринбургъ-челябинская вѣтвь. Изъ событій этого года надо отмѣтить еще командированіе въ Сибирь особой коммисіи, подъ предсѣдательствомъ товарища министра путей сообщенія Н. П. Петрова, для ознакомленія на мѣстѣ съ положеніемъ постройки и для возможнаго ускоренія дальнѣйшихъ работъ.

Слѣдующій годъ ознаменовался измѣненіемъ въ первоначальномъ планѣ дороги: отмѣнена постройка амурскаго участка и рѣшено вести сибирскую магистраль черезъ Маньчжурію (см. ниже). Для соединенія маньчжурской дороги съ забайкальскою и уссурійскою проектированы двѣ новыя вѣтви: кайдаловская въ 324 версты и никольская 110 верстъ, изысканія которыхъ и начаты въ 1897 г.

Осенью этого года непредвидѣнное бѣдствіе задержало успѣшно подвигавшуюся постройку забайкальской линіи. Исключительное по своимъ размѣрамъ наводненіе, не случавшееся въ Забайкальѣ болѣе 100 лѣтъ, разрушило на большомъ протяженіи рельсовый путь и

[1]) Въ 1894 г. была сдѣлана попытка доставлять желѣзнодорожные грузы въ Красноярскъ по р. Енисею черезъ Сѣверный Ледовитый океанъ. Изъ 1,500 тоннъ рельсовъ, отправленныхъ такимъ путемъ, около 80% благополучно достигло назначенія; остальныя, въ силу невозможности войти въ устья Енисея, пришлось везти обратно въ Архангельскъ.

заставило измѣнить направленіе части дороги, перенеся ее на болѣе возвышенныя мѣста.

Въ 1898 г. сибирская магистраль достигла Иркутска, а 16 декабря 1899 г. положенъ послѣдній рельсъ на забайкальскомъ участкѣ. Къ тому же времени подоспѣло окончаніе паровой переправы черезъ оз. Байкалъ, и такимъ образомъ съ открытіемъ навигаціи 1900 г. имѣлся уже непрерывный паровой путь до Тихаго океана: по желѣзной дорогѣ до Срѣтенска, далѣе пароходомъ по рр. Шилкѣ и Амуру до Хабаровска и снова по рельсамъ до Владивостока. Благодаря этому, во время возникшихъ этимъ же лѣтомъ волненій въ Китаѣ, удалось быстро доставить значительное число русскихъ войскъ на мѣсто военныхъ дѣйствій.

Къ концу 1901 года подоспѣло и сооруженіе маньчжурской дороги. Выше уже упомянуто о замѣнѣ амурскаго участка этою линіею, на которой мы и остановимся теперь нѣсколько подробнѣе.

Начатыя въ 1894 г. изысканія амурской желѣзной дороги отъ Срѣтенска до Хабаровска обнаружили чрезвычайную техническую трудность сооруженія этого участка, пролегающаго по безлюдной почти мѣстности, въ суровыхъ климатическихъ условіяхъ. На-ряду съ этимъ было принято во вниманіе, что амурскій участокъ, почти на всемъ своемъ протяженіи, пролегалъ бы вдоль р. Амура, конкуррируя, такимъ образомъ, съ пароходнымъ сообщеніемъ, развитіе котораго весьма важно, какъ въ интересахъ мѣстнаго края, такъ и общегосударственныхъ. Въ виду этого возникъ вопросъ о спрямленіи сибирской магистрали и постройкѣ, вмѣсто амурскаго участка, соединительной линіи между забайкальскою и уссурійскою дорогами черезъ Маньчжурію. Такая линія, проходя по мѣстности, далеко превосходящей плодородностью и климатическими условіями нашъ Амурскій край и включая Маньчжурію въ сферу русскаго вліянія, сокращаетъ протяженіе сибирской магистрали на 500 слишкомъ верстъ, что особенно важно въ виду предстоящаго соперничества сибирскаго транзитнаго пути съ океанскими сообщеніями на дальній Востокъ. Съ разрѣшенія китайскаго правительства, уже въ 1895 году произведены изысканія въ Маньчжуріи, а въ 1896 году завязаны переговоры съ Китаемъ, въ результатѣ коихъ правительство богдыхана дало 27 августа 1896 г. концессію на постройку и эксплоатацію въ теченіе 80 лѣтъ маньчжурской желѣзной дороги русско-китайскому банку, который и взялъ на себя образованіе акціонерной компаніи подъ названіемъ „общества китайской восточной желѣзной дороги“. По уставу, утвержденному 6 декабря 1896 г., ближайшій надзоръ за дѣятельностью общества и выполненіемъ принятой имъ на себя задачи порученъ русскому министру финансовъ.

Работы по проведенію маньчжурской дороги начались осенью 1897 г., а къ веснѣ 1898 г. установлено окончательное направленіе линіи. Въ этомъ же году значительно расширилась задача, принятая на себя обществомъ китайской восточной желѣзной дороги; съ уступкою Россіи 15 марта 1898 г. Квантунскаго полуострова общество получило концессію на постройку южной вѣтви на этомъ полуостровѣ, портъ котораго Дальній [1]) (б. Да-лянь-вань) становился, такимъ образомъ, конечнымъ пунктомъ великаго сибирскаго пути, болѣе удобнымъ, чѣмъ замерзающій на нѣсколько мѣсяцевъ въ году Владивостокъ. Работы на южной вѣтви начаты лѣтомъ того же года.

Несмотря на крайне тяжелыя условія работъ въ мало изслѣдованной странѣ, съ чуждымъ намъ, и порою враждебнымъ, населеніемъ, лишенія и опасности, которыя приходилось переносить русскимъ инженерамъ и рабочимъ [2]), постройка маньчжурской линіи и южной вѣтви быстро подвигалась впередъ, и къ лѣту 1900 г. рельсовый путь былъ уложенъ уже на протяженіи до 1,300 верстъ, такъ что къ концу года ожидалось окончаніе его. Этому помѣшали, однако, разразившіеся въ Китаѣ лѣтомъ 1900 г. безпорядки; изъ 1,300 верстъ дороги уцѣлѣло всего около 400, остальное было разрушено китайцами, причемъ пострадало нѣсколько инженеровъ и служащихъ дороги. Осенью, съ занятіемъ Маньчжуріи русскими войсками и очищеніемъ ея отъ мятежниковъ, работы немедленно возобновились.

Наступившая зима 190⁰/₁ г. была особенно тяжела для строителей, такъ какъ жилыя помѣщенія и мастерскія были разрушены китайцами и многія работы по ремонту подвижного состава приходилось производить зимою на открытомъ воздухѣ. Тѣмъ не менѣе, 5 іюня 1901 г. удалось окончить южную вѣтвь, а 21 октября, какъ упомянуто въ началѣ настоящей статьи, произошла смычка главнаго пути у ст. Мэндухэй.

Объ окончаніи укладки рельсоваго пути на китайской восточной желѣзной дорогѣ министръ финансовъ, въ ближайшемъ вѣдѣніи коего находится общество этой дороги, донесъ Государю Императору слѣдующей телеграммою:

„19 мая 1891 года Ваше Императорское Величество Собственноручно заложили во Владивостокѣ первое звено великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути. Сегодня, въ высокоторжественный день всту-

---

[1]) 30 іюля 1899 г. состоялся Высочайшій указъ объ открытіи коммерческаго порта въ Дальнемъ, которому вмѣстѣ съ тѣмъ дарованы права портофранко. Вслѣдъ затѣмъ приступлено къ работамъ по оборудованію порта и устройству городского поселенія.

[2]) Партіи инженеровъ не разъ подвергались нападеніямъ разбойничьихъ шаекъ хунхузовъ, что вызвало необходимость въ организаціи особой охранной стражи китайской восточной дороги.

пленія Вашего Величества на престолъ, путь этотъ сомкнутъ на линіи китайской восточной желѣзной дороги. Дерзаю отъ полнаго радости сердца принести Вамъ, Государь, вѣрноподданническое поздравленіе съ этимъ историческимъ событіемъ. Съ укладкою рельсовъ на протяженіи болѣе 2,400 верстъ отъ Забайкалья до Владивостока и Портъ-Артура желѣзнодорожное предпріятіе наше въ Маньчжуріи закончено, хотя, конечно, еще совершенно вчернѣ. Всего черезъ четыре года послѣ начатія работъ, несмотря на исключительно трудныя условія и разрушеніе большей части линіи въ прошломъ году, съ сегодняшняго дня по всей ея длинѣ можетъ быть производимо временное движеніе. Надѣюсь, что черезъ 2 года всѣ оставшіяся работы будутъ доведены до конца, и дорога будетъ открыта для постояннаго правильнаго движенія".

На эту телеграмму послѣдовалъ нижеслѣдующій всемилостивѣйшій отвѣтъ Его Императорскаго Величества:

„Искренно благодарю васъ за радостное сообщеніе. Поздравляю васъ съ окончаніемъ одного изъ крупнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ мірѣ въ столь краткій срокъ и посреди неимовѣрныхъ трудностей".

„НИКОЛАЙ".

Общій ходъ сооруженія великаго сибирскаго пути представляется наглядно въ слѣдующемъ видѣ:

Протяженіе въ верстахъ.	Названія участковъ.	Начаты работы	Открыто временное движеніе по всему участку.	Открыто правильное движеніе.
378	Южно-уссурійскій	въ маѣ 1891 г.	6 декабря 1894 г.	1 февраля 1896 г.
746	I западно-сибирскій (Челябинскъ—Омскъ). . .	лѣтомъ 1892 г.	30 авг. 1894 г.	1 октября 1896 г.
582	II западно-сибирскій (Омскъ—р. Обь). . . .	весною 1893 г.	15 окт. 1895 г.	1 октября 1896 г.
711	I средне-сибирскій (Обь-Красноярскъ).	весною 1893 г.	1 декабря 1895 г.	1 января 1898 г.
226	Екатеринбурго-Челябинская вѣтвь.	лѣтомъ 1894 г.	1 декабря 1895 г.	1 января 1898 г.
1,004	II средне-сибирскій (Красноярскъ—Иркутскъ) .	лѣтомъ 1894 г.	лѣтомъ 1898 г.	1 января 1899 г.
341	сѣверно-уссурійскій. . .	лѣтомъ 1894 г.	15 окт. 1897 г.	1 ноября 1897 г.
1,036	Забайкальскій	весною 1895 г.	16 дек. 1899 г.	1 іюня 1900 г.
89	Томская вѣтвь	лѣтомъ 1895 г.	22 іюля 1896 г.	1 января 1898 г.
812	Пермь — котласская дорога	лѣтомъ 1895 г.	1 января 1898 г.	1 ноября 1899 г.
64	Иркутско-байкальская вѣтвь.	лѣтомъ 1896 г.	6 января 1899 г.	1 іюня 1900 г.
	Соединительныя вѣтви:			
324	Кайдалово-китайск. граница	лѣтомъ 1897 г.	10 февр. 1901 г.	12 окт. 1901 г.

Протяженіе въ верстахъ.	Названія участковъ.	Начаты работы.	Открыто временное движеніе по всему участку.	Открыто правильное движеніе.
110	Никольское-китайск. граница	лѣтомъ 1897 г.	23 дек. 1898 г.	въ 1899 г.
	Китайская восточная ж. дорога:			
1,434	Главная линія	Осенью 1897 г.	21 октября 1901 года.	не открыто.
980	Южно-маньчжурск. вѣтвь.	лѣтомъ 1898 г.	5 іюня 1901 г.	
243	Кругобайкальская дор. .	лѣтомъ 1899 г.	не открыто.	
9080				

По быстротѣ сооруженія сибирская желѣзная дорога не имѣетъ равныхъ себѣ въ цѣломъ мірѣ. Къ 1 января 1901 г., за неполныя 10 лѣтъ постройки, было уложено рельсоваго пути 6,511 верстъ, т. е. въ среднемъ 651 верста въ годъ, не считая въ томъ числѣ сооружаемой частнымъ обществомъ Китайской восточной желѣзной дороги. До сихъ поръ наиболѣе быстро шла постройка канадской желѣзной дороги, протяженіемъ въ 4,380 верстъ, оконченная въ теченіе 10 лѣтъ, т. е. по 438 верстъ въ годъ; изъ русскихъ дорогъ интенсивнѣе всего строилась закаспійская желѣзная дорога, по 440 верстъ въ годъ.

Въ настоящее время стоимость постройки сибирской желѣзной дороги опредѣляется въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Общая стоимость безъ подвижнаго состава.	На версту дороги въ тысяч. руб. [1].
Западно-сибирская дорога	38.118,849	38,3
Средне-сибирская „	87.264,777	58,9
Томская вѣтвь.	2.494,198	28,9
Иркутско-байкальская	3.108,555	49,5
Забайкальская.	71.923,307	76,8
Кайдаловская вѣтвь	28.222,469	96,5
Никольская „	7.046,867	73,0
Уссурійская дорога.	39.925,024	64,2
Паровая переправа черезъ Байкалъ. . . .	6.744,340	—
Итого	284.848,386	61,2
Пермь-котласская дорога	36.108,687	50,9
Екатеринбургъ-челябинская.	6.475,258	28,8
Подвижной составъ на всѣ эти линіи. . .	42.828,532	—
Изысканія (въ томъ числѣ кругобайкальскаго и отмѣненнаго амурскаго участковъ).	3.555,639	—
Оборотные капиталы.	8.210,280	—
Итого	382.026,782	—

[1]) Вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ и средствами, отпущенными на образованіе оборотныхъ капиталовъ.

Къ этой суммѣ надлежитъ прибавить еще слѣдующіе расходы:

Стоимость Кругобайкальскаго участка, ожидаемую въ.	42.975,000
Усиленіе пропускной и провозной способности сибирской магистрали отъ Челябинска до Кайдалова (см. ниже).	84.770,660
Дополнительныя работы, какъ-то: улучшеніе рѣкъ Чулыма, Ангары, Амура, Шилки и Уссури, устройство порта во Владивостокѣ, казенное пароходство и др..	10.184,608
Вспомогательныя предпріятія (организація переселенія въ Сибирь, изслѣдованіе оз. Байкала, съемка мѣстности и др.).	27.164,600
Итого	165.094,868

Такимъ образомъ, стоимость сибирской дороги опредѣлится въ 547.121,650 руб.; въ счетъ суммы этой отпущено за 1891—1901 гг. 458.727,396 руб. и назначено на 1902 годъ около 29 милл. рублей.

Если же прибавить сюда расходы по сооруженію китайской восточной желѣзной дороги, ожидаемые въ суммѣ 308 милл. руб. [1]), то общая стоимость сибирскаго транзитнаго пути выразится въ цифрѣ болѣе 855 милл. рублей.

Значительность денежныхъ затратъ, потребныхъ на сооруженіе великаго сибирскаго пути, и въ то же время невозможность судить о предстоящемъ по ней движеніи, заставили принять при постройкѣ ея возможно скромныя первоначальныя условія съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи развивать дорогу по мѣрѣ являющейся въ томъ необходимости. Поэтому главное вниманіе было обращено на быстрое устройство прочнаго желѣзнодорожнаго полотна; что же касается порядка оборудованія дороги станціонными постройками, то, въ видахъ экономіи и во избѣжаніе непроизводительныхъ затратъ, рѣшено было возводить зданія для пріема пассажировъ и грузовъ постепенно, по мѣрѣ того, какъ станетъ выясняться дѣйствительная въ нихъ потребность. Озабочиваясь ускореніемъ постройки и сокращеніемъ расходовъ, комитетъ сибирской желѣзной дороги призналъ возможнымъ допустить для нея значительныя облегченія и упрощенія въ техническихъ условіяхъ сравнительно съ требованіями, предъявляемыми къ желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи. Такъ, ширина пути уменьшена до 2,35 саж. (вмѣсто обычныхъ 2,6), а въ выемкахъ даже до 2,26; допущены уклоны на прямыхъ частяхъ линіи до 0,0074 для равнинныхъ и до 0,0174 для горныхъ участковъ; радіусы закругленій отъ 250 до 150 саженъ; допущено уменьшеніе балластнаго слоя подъ шпалами до 0,125 саж., упрощеніе искусственныхъ сооруженій и станціонныхъ построекъ. Рельсы на всемъ протяженіи пути уложены

[1]) Въ томъ числѣ расходы по устройству города и порта Дальняго, охранѣ линіи и организаціи пароходства въ Тихомъ океанѣ.

легкаго типа, вѣсомъ 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи замѣнять ихъ рельсами болѣе тяжелаго типа (24 фунта), стоимость коихъ за это время должна значительно понизиться [1]). Въ видахъ удешевленія постройки былъ также разрѣшенъ безплатный отпускъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ Сибири.

При постройкѣ сибирскаго пути, было принято за основное начало, что дорога должна быть сооружена трудами русскихъ людей и изъ матеріаловъ по возможности русскаго происхожденія. Начало это соблюдалось за весьма рѣдкими исключеніями, и проведеніе дороги дало заработокъ значительному числу рабочихъ изъ внутреннихъ губерній Россіи. Къ работамъ были привлечены также, на основаніи особо изданныхъ комитетомъ правилъ, сибирскіе ссыльно-каторжные и арестанты. Всѣмъ служащимъ по постройкѣ предоставлены особыя служебныя преимущества. Въ видахъ снабженія сибирской линіи въ будущемъ достаточнымъ числомъ техниковъ открыты желѣзнодорожныя училища въ гг. Омскѣ, Красноярскѣ, Хабаровскѣ и др.

Пропускная способность сибирской желѣзной дороги была расчитана первоначально на 3 пары поѣздовъ [2]) въ сутки: одну товаропассажирскую со среднею скоростью 20 верстъ и двѣ товарныхъ— по 12 верстъ въ часъ. Ширина же полосы отчужденія и водоснабженіе на станціяхъ были расчитаны для пропуска въ сутки 7 паръ поѣздовъ.

При установленіи такой пропускной и провозной способности дороги принято было, конечно, во вниманіе возможное количество грузовъ, которые съ водныхъ путей и гужевой доставки перейдутъ на желѣзную дорогу, но при этомъ, за отсутствіемъ точныхъ данныхъ, пришлось считаться только съ цифрами перевозокъ по обь-иртышскому бассейну, прибавляя къ нимъ извѣстный процентъ на увеличеніе. Экономическаго изслѣдованія другихъ раіоновъ произведено не было. Со стороны земледѣльческой производительности изслѣдованіе носило гадательный характеръ: никто не могъ опредѣлить болѣе или менѣе точно количества зерновыхъ хлѣбовъ, могущихъ пойти на рынокъ. Даже сборъ хлѣба былъ мало извѣстенъ, и о немъ судили по тому вывозу, который производился изъ Барнаула, Бійска и Семипалатинска къ Тюмени [3]). До проведенія дороги сибирскіе хлѣбопашцы не старались особенно заполнять рынокъ хлѣбомъ, такъ

---

[1]) Дѣйствительно съ 1892 г. цѣна рельсовъ упала съ 1 р. 58 к. до 1 р. 16 к. за пудъ.

[2]) Соотвѣтственно сему, наибольшее разстояніе между станціями допущено въ 50 верстъ.

[3]) Изслѣдованія 1893 г. Н. Д. Былимъ-Колоссовскаго о количествѣ грузовъ, могущихъ быть направленными на пермь-котласскую дорогу.

какъ все равно сбыта его внѣ предѣловъ Сибири и Урала вовсе не было. Не было основанія перепроизводить и обезцѣнивать хлѣбъ, когда и такъ мѣстами лучшая пшеница стоила 20—25 к. за пудъ; и сейчасъ въ Семирѣченской области, вслѣдствіе отдаленности рынковъ сбыта, пшеница въ урожайные годы понижается въ цѣнѣ до 20 коп. за пудъ. Равнымъ образомъ, и другія отрасли сельскаго хозяйства Сибири, по неимѣнію спроса на продукты, были развиты весьма слабо.

Съ открытіемъ по западно-сибирской желѣзной дорогѣ въ 1895 г. временнаго движенія и съ 1 октября 1896 г. правильной эксплоатаціи, вскорѣ же обнаружилось, что требованія перевозки числа пассажировъ и переселенцевъ, а равно заявленное къ отправкѣ количество грузовъ значительно превзошли всѣ первоначальные подсчеты и не могутъ быть удовлетворены при существующей провозной способности дороги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, выяснилось, что съ каждымъ годомъ можно ожидать новыхъ грузовъ, явившихся именно благодаря постройкѣ дороги. Нижеслѣдующая таблица даетъ картину роста перевозокъ за первые годы эксплоатаціи дороги [1]):

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Пассажировъ всѣхъ категорій	104,205	417.000	6 9,000	1.004,900	1.073,000	1.260,000
Переселенцевъ . .	107,267	232,000	102,000	256,960	220,672	256,000
			Пудовъ.			
Багажа (общаго) и посылокъ	30,200	104,000	188,000	278,000	345,000	465,000
Переселенч. кладн.	130,600	218,000	273,000	533,000	575,000	620,000
Товаровъ большой скорости	—	—	—	783,690	1.130,0 0	1.850,000
Товаровъ малой скорости . .	3.400,000	10.516,000	28.720,000	37.860,000	40.700,000	49.200,000
Изъ числа товаровъ малой скорости хлѣбныхъ грузовъ.	603,000	3.780,000	13.740,000	20.280,000	19.710,0(0	18.145,000

Изъ приведенныхъ свѣдѣній видно, что за первые годы эксплоатаціи особенно сильно увеличились хлѣбные грузы, составившіе въ 1898 году болѣе ½ всѣхъ перевезенныхъ товаровъ малой скорости. Этому въ значительной степени способствовали тѣ особыя условія, при которыхъ открылось въ 1895 г. движеніе по западно-сибирскому участку. Неудовлетворительный въ этотъ годъ урожай пшеницы въ нѣкоторыхъ губерніяхъ Европейской Россіи и заграницею заставилъ

---

[1]) Данныя по перевозкѣ извлечены изъ статистическихъ отчетовъ дорогъ и показаны на все протяженіе дороги отъ Челябинска до Иркутска въ совокупности и по мѣрѣ присоединенія готовыхъ участковъ

заграничныхъ импортеровъ обратить вниманіе на сибирскую пшеницу. Нѣсколько пробныхъ партій, отправленныхъ на европейскіе рынки, показали высокое качество сибирскаго хлѣба и съ начала хлѣбной кампаніи 1896 года на линіи появилась масса агентовъ, занявшихся усиленною скупкою хлѣба въ раіонѣ дороги. Не привыкшіе къ новымъ, довольно высокимъ по мѣстнымъ условіямъ, цѣнамъ, крестьяне охотно стали подвозить хлѣбъ къ станціямъ [1]).

Дорога оказалась мало подготовленною къ предъявленнымъ ей требованіямъ: на линіи было всего около 700 крытыхъ товарныхъ вагоновъ и такое же количество платформъ, брезенты имѣлись въ незначительномъ числѣ, помѣщеній для склада хлѣба почти не было. Со стороны управленія дороги были приняты рѣшительныя мѣры для возможнаго увеличенія ея провозоспособности. Выстроенъ рядъ пакгаузовъ, экстренно пріобрѣтены большія партіи брезентовъ, устроены новые разъѣзды, расширены запасные пути на станціяхъ, добавлены паровозы и вагоны, нанятъ подвижной составъ съ другихъ дорогъ. Этими мѣрами провозная способность дороги была доведена въ теченіе трехъ лѣтъ на нѣкоторыхъ участкахъ до 6 и даже до 8 паръ поѣздовъ въ сутки. Тѣмъ не менѣе, справиться съ массою предлагавшагося къ перевозкѣ груза не удалось; зимою $189^{7}/_{8}$ гг. образовались залежи до 7,000 вагоновъ. свыше 5 милліон. пудовъ груза. Хлѣбъ оставался на станціяхъ по 3—4 мѣсяца въ ожиданіи очереди перевозки, изъ за невозможности пропустить черезъ Челябинскъ на самаро-златоустовскую дорогу болѣе 50 вагоновъ въ сутки, тогда какъ ежедневная отправка доходила до 100—120 вагоновъ. Все это тяжело отзывалось на торговлѣ и было причиною значительныхъ убытковъ какъ для отправителей, такъ и для самой дороги, вынужденной платить за порчу товаровъ. Раздались жалобы хлѣбопромышленниковъ на необорудованность дороги и несоотвѣтствіе ея нуждамъ края.

Для разслѣдованія дѣла на мѣстѣ, въ январѣ 1898 г., объѣхалъ линію министръ путей сообщенія князь Хилковъ, лично убѣдившійся въ несоотвѣтствіи дороги предъявленнымъ уже къ ней, а тѣмъ болѣе будущимъ требованіямъ, и признавшій безотлагательно необходимымъ принять самыя энергичныя мѣры для усиленія провозной и пропускной способности сибирской дороги и ускоренія движенія по ней пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ въ соотвѣтствіи съ ея міровымъ транзитнымъ значеніемъ. Потребный для этого расходъ былъ опредѣленъ кн. Хилковымъ въ суммѣ 95 милл. рублей, которые должны быть отпущены въ теченіе 10 лѣтъ.

---

[1]) Статья М. Селихова „О торговлѣ хлѣбомъ въ раіонѣ сибирской дороги за $189^{6}/_{7}$ г.“ „Вѣстникъ Финансовъ“ 1898 г., № 21.

Вопросъ былъ разсмотрѣнъ въ сибирскомъ комитетѣ и, въ виду важности дѣла, въ маѣ 1898 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе: для всесторонняго обсужденія мѣропріятій по усиленію провозной и пропускной способности Сибирской желѣзной дороги образовать особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Сольскаго, для изученія же дѣла на мѣстѣ, командировать въ Сибирь особую коммисію изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ.

Коммисія эта, во главѣ которой былъ поставленъ бывшій строитель западно-сибирскаго участка инженеръ К. Я. Михайловскій, лѣтомъ 1898 г. объѣхала всѣ открытые участки дороги и, ознакомившись всесторонне съ положеніемъ дѣла, представила подробный докладъ о мѣрахъ, которыя безотлагательно необходимо принять для приведенія сибирской магистрали въ положеніе, отвѣчающее по возможности потребностямъ настоящаго и отчасти будущаго времени. При этомъ коммисія выяснила какъ современное торговое и экономическое значеніе дороги, такъ и вѣроятное въ будущемъ развитіе и вліяніе ея на промышленность и торговлю страны.

По мнѣнію коммисіи, дальнѣйшій поступательный ростъ пассажирскаго и грузового движенія по сибирской желѣзной дорогѣ можно считать несомнѣннымъ. Уже одно переселенческое движеніе изъ Европейской Россіи, разросшееся до цифры свыше 200 тысячъ душъ ежегодно, заставляетъ ожидать расширенія площади запашекъ, такъ какъ очевидно, что крестьяне и на новомъ мѣстѣ займутся прежде всего хлѣбопашествомъ, а, слѣдовательно, постоянно будетъ расти вывозъ хлѣба и другого сырья. Вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивающееся населеніе края естественно потребуетъ для себя значительнаго количества ввозимыхъ грузовъ. Сибирь щедро одарена естественными богатствами и главнымъ препятствіемъ къ разработкѣ ихъ являлось отсутствіе до сихъ поръ удобныхъ путей сообщенія.

Независимо отъ своей роли, какъ внутренняго сообщенія обширной страны, сибирская дорога должна получить значеніе мірового транзитнаго пути, соединяя между собой рынки Европы и азіятскаго востока, имѣющіе громадные взаимные обороты, и давая возможность появленія на рынкахъ Китая, Японіи и Кореи большого количества товаровъ русскаго производства.

Въ перевозкѣ пассажировъ сибирскій путь можетъ успѣшно конкуррировать съ океанскими сообщеніями на дальній Востокъ, а равно привлекать къ себѣ и перевозку грузовъ большой цѣнности, срочныхъ и подвергающихся порчѣ отъ морского пути. Постоянно возрастающій интересъ къ Сибири не только русскихъ, но и массы иностранцевъ, указываетъ на необходимость ускоренія движенія пассажирскихъ поѣздовъ.

Для приспособленія дороги къ выяснившимся уже и ожидае-

мымъ въ ближайшемъ будущемъ потребностямъ пассажирскаго и грузового движенія какъ между Европейской Россіей и Сибирью, такъ и транзитнаго, а равно для удовлетворенія стратегическимъ требованіямъ въ мирное и военное время, коммисія К. Я. Михайловскаго проектировала, въ общихъ чертахъ, слѣдующія безотлагательныя мѣропріятія по усиленію провозной и пропускной способности сибирской магистрали отъ Челябинска до соединенія съ китайскою восточною желѣзною дорогою (Кайдалово):

1) Въ теченіе 5 лѣтъ довести пропускную способность на головномъ участкѣ западно-сибирской линіи (Челябинскъ-Петропавловскъ) до 14 паръ поѣздовъ въ сутки; на дальнѣйшемъ участкѣ до р. Оби—до 10 паръ, и на средне-сибирской дорогѣ—до 8 паръ; на забайкальской линіи установить пропускъ не менѣе 7 паръ поѣздовъ въ сутки.

2) Скорость движенія поѣздовъ увеличить для пассажирскихъ съ 20 до 35 верстъ въ часъ, а для товарныхъ съ 12 до 20—22 верстъ. Въ теченіе недѣли отправлять до 3 поѣздовъ курьерскихъ прямого сообщенія съ кухнями и столовыми, со скоростью 50 верстъ въ часъ.

3) Въ теченіе 8 лѣтъ постепенно перемѣнить на всемъ протяженіи рельсы легкаго 18-фунтоваго типа на 24-фунтовые, а также усилить балластировку пути.

4) Въ теченіе 6 лѣтъ замѣнить всѣ деревянные мосты каменными и желѣзными.

5) Увеличить подвижной составъ для пассажирскаго, воинскаго и грузового движенія.

Изложенныя предположенія коммисіи одобрены какъ совѣщаніемъ статсъ-секретаря Сольскаго, такъ и сибирскимъ комитетомъ, и по Высочайшему повелѣнію 11 февраля 1899 г. на осуществленіе указанныхъ мѣропріятій по усиленію сибирской дороги предназначено 84.770,660 рублей. Въ счетъ этой суммы отпущено: въ 1899 г. 16½ милл. руб., за 1900 и 1901 гг. около 24½ милл. руб. и на 1902 г. назначено около 12,9 милл. руб.

Затраты весьма значительны, но зато послѣ выполненія предположенныхъ работъ сибирская дорога дѣйствительно станетъ міровымъ транзитнымъ путемъ.

II.

Сухопутныя и рѣчныя сообщенія Сибири.

Отсталость Сибири въ культурномъ отношеніи весьма справедливо объясняется отсутствіемъ въ ней до послѣдняго времени сколько-нибудь удовлетворительныхъ путей сообщенія. Правда, ея рѣки многоводны и бассейны ихъ простираются на значительныя разстоянія; но теченіе

ихъ не регулировано, и едва ли не впервые, какъ увидимъ ниже, о серьезныхъ улучшеніяхъ судоходства по сибирскимъ рѣкамъ подумали лишь при проведеніи сибирской желѣзной дороги. Тѣмъ не менѣе долгое время рѣки были единственными путями сообщенія въ Сибири. По рѣкамъ проникъ въ Сибирь и Ермакъ съ казаками, завоевавшій Московскому государству эту страну. Но рѣки Сибири впадаютъ въ Сѣверный Ледовитый океанъ, не доступный для плаванія, и потому могли служить лишь для внутренняго сообщенія, и, чтобы достигнуть Европейской Россіи, транспортировку грузовъ по Сибири приходилось совершать частью по рѣкамъ, частью по колеснымъ и вьючнымъ путямъ, соединявшимъ между собою бассейны различныхъ рѣкъ. При такихъ условіяхъ перевозка грузовъ продолжалась долго и обходилась дорого, а главныя произведенія Сибири—хлѣбъ, уголь, продукты скотоводства—не имѣли сбыта, и сибирскими путями пользовались лишь для перевозки болѣе дорогихъ товаровъ — чая, пушнины, золота изъ Сибири, и мануфактурныхъ и мелкихъ металлическихъ издѣлій изъ Россіи. Торговля этими товарами производилась почти исключительно на ярмаркахъ, преимущественно нижегородской и ирбитской.

Большая часть сибирскихъ путей сообщенія возникла не по торговымъ, а по административнымъ соображеніямъ. Конечно, проложенными въ этихъ цѣляхъ колесными путями воспользовалась отчасти и торговля. Сибирскіе колесные пути далеки отъ европейскаго идеала. Это не шоссе, а обыкновенныя грунтовыя дороги, проведеніе которыхъ правительству почти ничего не стоило—развѣ, только на немногихъ участкахъ приходилось расчищать тайгу или осушать болото. Напротивъ, правительство же имѣло извѣстный доходъ съ сибирскихъ путей, взимая разнаго рода налоги и пошлины. Мостовъ черезъ большія рѣки на этихъ путяхъ нѣтъ, а переправа черезъ рѣки совершается на паромахъ или на лодкахъ. Въ болѣе трудныхъ частяхъ, напримѣръ, при обходѣ Байкальскаго озера, колесный путь обращается почти во вьючный. Проѣзжи эти дороги лишь короткое время лѣтомъ и, главнымъ образомъ, въ теченіе долгой зимы, когда устанавливается санная дорога и переправа черезъ рѣки по льду. Зимою и происходитъ все товарное движеніе Сибири. Осенью и весною по дорогамъ ѣздитъ только почта, переправа которой черезъ рѣки требуетъ большой смѣлости и выносливости отъ почталіоновъ.

Но есть и хорошія стороны этихъ сибирскихъ путей сообщенія, а именно, ихъ дешевизна и скорость—въ особенности въ Западной Сибири. Въ среднемъ перевозка товаровъ на лошадяхъ обходится въ $\frac{1}{4}$—$\frac{1}{10}$ копѣйки съ пуда и версты. Зимою, когда люди и лошади не заняты полевыми работами, цѣна эта падаетъ еще ниже и доходитъ до $\frac{1}{20}$ коп. При такой цѣнѣ, гужевая перевозка можетъ пре-

красно конкуррировать съ желѣзнодорожной, въ особенности на небольшихъ разстояніяхъ. Сибирскія лошади, небольшія ростомъ, отличаются рѣдкою выносливостью. Онѣ способны бѣжать до 100 верстъ въ день. Содержаніе ихъ обходится тоже дешево. Несмотря на дешевизну овса, цѣна котораго въ Тобольской губерніи не свыше 30 копѣекъ пудъ и падаетъ даже до 10 коп., лѣтомъ пища этихъ лошадей состоитъ исключительно изъ травы, растущей вдоль дороги.

Въ Западной Сибири даже пассажирами совершаются большіе переѣзды на лошадяхъ. Цѣна этихъ переѣздовъ не высока—1½—2 коп. съ лошади и версты, а скорость переѣздовъ настолько значительна, что въ видахъ скорости предпочитаютъ этотъ способъ передвиженія пароходному.

Гужевою перевозкой по Сибири занимаются многія конторы въ Россіи и въ Сибири. Важнѣйшія изъ нихъ—компанія «Надежда» въ Петербургѣ, «Россійское общество страхованія и транспортированія кладей» въ Петербургѣ, „Кухтеринъ“ въ Томскѣ, братья Каменскіе въ Перми и т. д. Всѣ эти компаніи принимаютъ также на себя и страхованіе товаровъ.

Проведеніе желѣзной дороги рѣзко измѣнило значеніе этихъ гужевыхъ путей. До сихъ поръ они служили преимущественно для перевозки болѣе дорогихъ грузовъ, и теперь еще въ нѣкоторыхъ мѣстахъ конкуррируютъ въ этомъ отношеніи съ желѣзною дорогою. Съ проведеніемъ желѣзной дороги сталъ возможнымъ вывозъ изъ Сибири болѣе дешевыхъ товаровъ—хлѣба, продуктовъ скотоводства и т. п. Поэтому гужевая перевозка стала играть болѣе роль въ смыслѣ подвоза товаровъ къ желѣзной дорогѣ, причемъ появились въ перевозкѣ такіе товары, какихъ ранѣе не возили. Съ другой стороны, общее оживленіе торговли и промышленности Сибири, вызванное постройкой сибирской желѣзной дороги, повлекло за собою также оживленіе и на окраинахъ, очень удаленныхъ отъ линіи желѣзной дороги, а это вызвало за собою проектъ обновленія нѣкоторыхъ полузабытыхъ, запущенныхъ гужевыхъ путей (чуйскаго, аянскаго) и даже постройки взамѣнъ нѣкоторыхъ изъ нихъ желѣзныхъ дорогъ (оренбургъ-ташкентской, ташкентъ-томской). Напротивъ, колесные пути, прорѣзывавшіе Сибирь во всю ея ширину (сибирскій трактъ), съ постройкой желѣзной дороги потеряли свое значеніе и, вѣроятно, современемъ вовсе уничтожатся.

Чтобы уяснить себѣ значеніе сибирской желѣзной дороги для страны, а также выяснить, на какіе питательные пути можетъ она разсчитывать въ ближайшемъ будущемъ, перечислимъ существующіе въ Сибири пути.

Самымъ важнымъ изъ колесныхъ путей былъ до послѣдняго

времени б о л ь ш о й с и б и р с к і й т р а к т ъ, прорѣзывавшій Сибирь на всемъ ея протяженіи съ запада на востокъ.

На западѣ сибирскій трактъ начинается двумя вѣтвями: одна идетъ отъ южнаго Урала, именно отъ Оренбурга на Орскъ, Верхнеуральскъ, Троицкъ, Петропавловскъ, Омскъ; другая начинается на сѣверномъ Уралѣ отъ Екатеринбурга, идетъ на Тюмень, Тобольскъ, Тюкалинскъ. Въ Омскѣ обѣ вѣтви сливаются, и трактъ направляется далѣе на востокъ на города Каинскъ, Колывань, Томскъ, Маріинскъ, Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ, Нижнеудинскъ, Иркутскъ. Отъ Иркутска путь опять раздвояется; одна вѣтвь идетъ на Маймачинъ и Кяхту, гдѣ сливается съ монгольскимъ трактомъ, другая продолжается на востокъ черезъ Верхнеудинскъ на Читу и Срѣтенскъ. Вокругъ Байкала существуетъ трактъ, но онъ проходитъ по гористой мѣстности, такъ что имъ пользоваться очень неудобно, и фактически грузы всегда перевозились черезъ Байкалъ—лѣтомъ на судахъ, зимою по льду. Часть тракта за Байкаломъ очень тяжела. Въ Забайкальѣ встрѣчаются мѣстности, гдѣ иногда во всю зиму не выпадаетъ снѣга, и приходится возить поперемѣнно, то телѣгу на саняхъ, то сани на телѣгѣ. Поэтому торговаго движенія по этой части тракта почти вовсе не производится. Отъ Срѣтенска до Хабаровска трактъ идетъ по берегу Амура; но этой дорогой мало кто пользуется. Ѣздятъ лѣтомъ на судахъ по Амуру; зимою по Амуру же по льду. Точно также производилось сообщеніе съ конечными пунктами Сибири—Николаевскомъ и Владивостокомъ, вовсе прерывавшееся весною и осенью. Теперь Владивостокъ соединенъ съ Хабаровскомъ уссурійскою желѣзною дорогою, а въ Николаевскъ ходятъ пароходы. Общее протяженіе этого тракта достигаетъ 7,000 верстъ, и прежде по нему производилось оживленное сообщеніе, въ особенности на участкѣ Иркутскъ—Томскъ. Здѣсь ежегодно перевозилось до 4 милл. пудовъ грузовъ, на 80—100 тыс. подводахъ, обслуживавшихся 20 тыс. ямщиковъ. Важнѣйшимъ грузомъ былъ чай, затѣмъ пушнина и кедровые орѣхи. Въ Томскѣ (или въ Ачинскѣ) грузы эти ожидали сплава и везлись затѣмъ по рѣкамъ до Тюмени, откуда попадали на нижегородскую или ирбитскую ярмарки.

Теперь трактъ этотъ потерялъ значеніе, и только участокъ отъ Тюмени до Перми, благодаря ирбитской ярмаркѣ и высотѣ тарифовъ пермской дороги, сохраняетъ нѣкоторое оживленіе. Здѣсь стоимость гужевой перевозки очень низка; за все разстояніе Пермь—Тюмень въ 800 верстъ берутъ за грузы I класса (мануфактурный, галантерейный и т. п. товаръ) 60 к. съ п., за рыбу отъ Екатеринбурга до Тобольска 30—35 к., а за муку 15—18 к. съ пуда.

Сохраняетъ также нѣкоторое значеніе для мѣстныхъ грузовъ

участокъ между Оренбургомъ и Омскомъ, служащій путемъ перевозки товаровъ для надобностей Киргизской степи.

Наконецъ, пока сохраняетъ въ полной силѣ свое значеніе (чуть чуть только ослабленное конкурренціей судоходства по Селенгѣ и Ангарѣ) кяхтинскій участокъ тракта. Но и онъ почти потеряетъ значеніе съ окончаніемъ постройки маньчжурской дороги. Тогда чаи изъ Китая, минуя прежній трудный путь по Монголіи, направятся на Портъ-Артуръ, чтобы совершить полный пробѣгъ черезъ всю великую сибирскую дорогу. Кяхтинскій путь очень старинный. Черезъ Кяхту издавна еще производилась обширная мѣновая торговля съ Китаемъ. Наибольшаго расцвѣта кяхтинская торговля достигла въ половинѣ XIX в. Въ 1854 г. въ Кяхтѣ насчитывалось 58 русскихъ купеческихъ домовъ; изъ нихъ сибирскихъ 37. Съ семидесятыхъ годовъ, съ отмѣной запрещенія провоза чая моремъ, кяхтинская торговля стала падать. Однако, въ концѣ прошлаго вѣка общій оборотъ торговли держался еще суммы между 20 и 21 милл. руб. въ годъ.

Степные тракты. Менѣе потеряли значенія, а отчасти даже развились съ проведеніемъ сибирской желѣзной дороги, тракты черезъ Киргизскую степь. Наиболѣе длинными изъ нихъ являются два, соединяющіе Ташкентъ съ сибирскимъ трактомъ. Первый идетъ отъ Ташкента къ сѣверной оконечности Аральскаго моря черезъ Чимкентъ—Туркестанъ—Перовскъ—Казалинскъ—Иргизъ на Орскъ. Онъ влачитъ послѣдніе дни своего существованія, такъ какъ здѣсь строится уже Оренбургъ-ташкентская желѣзная дорога. Второй путь направляется отъ Ташкента на востокъ на Ауліе-ата, Токмакъ, Вѣрный, Копалъ, Сергіополь, Семипалатинскъ и отсюда вдоль Иртыша на Павлодаръ и Омскъ.

Кромѣ этихъ большихъ степныхъ трактовъ, имѣютъ значеніе слѣдующіе меньшіе: 1) отъ Ишима на Петропавловскъ, Кокчетавъ и Атбасаръ къ Акмолинску (716 верстъ); 2) отъ Павлодара на Каркаралинскъ (330 верстъ); 3) отъ Семипалатинска на Зайсанскъ (къ юго-востоку). Самый важный изъ этихъ трактовъ—акмолинскій. Въ Кокчетавскомъ уѣздѣ есть золотоносные пріиски, соль, мѣдныя руды, самоцвѣтные камни, и разрабатывается до 25 пріисковъ. Въ Атбасарѣ производится торговля скотомъ (на 1 милліонъ рублей оборота); тоже и въ Акмолинскѣ, гдѣ эти обороты доходятъ до 4 милліоновъ. По этому тракту совершается перевозка степныхъ жировыхъ товаровъ къ Петропавловску, и онъ является, такимъ образомъ, одной изъ самыхъ питательныхъ артерій сибирской желѣзной дороги.

Алтайскіе пути. Далѣе на востокъ пролегаетъ большой путь, прорѣзывающій весь Алтай. Онъ соединяетъ Томскъ съ Барнауломъ и дѣлится на двѣ вѣтви; одна идетъ на Змѣиногорскъ, Усть-Каменногорскъ и Бухтарму; другая на Бійскъ, Катунь и Чую къ

монгольскому городу Кобдо. Путь этотъ до Бійска идетъ почти по берегу Оби и имѣетъ значеніе только мѣстное и зимою. Далѣе онъ дѣлается очень труднымъ, мѣстами обращаясь во вьючный путь; но по этому пути происходитъ довольно обширный торговый обмѣнъ съ Монголіей. По даннымъ таможеннаго вѣдомства, за послѣднее десятилѣтіе по чуйскому пути провезено нижеслѣдующее количество товаровъ:

Годы.	Привезено изъ Китая.		Вывезено въ Китай.	
	Пуды.	Рубли.	Пуды.	Рубли.
1892	34,000	200,260	5,400	174,600
1893	32,000	189,290	7,500	214,700
1894	47,000	270,960	9,200	261,800
1895	58000	414,800	13,800	346,100
1896	71,000	560,570	16,900	604,200
1897	80,000	641,450	15,700	561,900
1898	65,000	505,680	15,200	491,800
1899	75,000	595,950	15,300	462,100
1900	70,000	554,250	13,500	423,300

Главными товарами являлись: по вывозу изъ Россіи—мануфактурный товаръ, рога мараловъ, сахаръ, серебро; по ввозу изъ Монголіи—шерсть, чай и т. п. Съ проложеніемъ сибирской желѣзной дороги является надежда на болѣе оживленный обмѣнъ товаровъ съ Монголіей, такъ какъ эта страна не обработываетъ своихъ сырыхъ продуктовъ, и все получала до послѣдняго времени изъ Китая. Поэтому кабинетомъ Его Величества, владѣющимъ обширными землями на Алтаѣ, отпущено 60 тыс. рублей на обращеніе чуйскаго пути въ колесный. Этихъ средствъ едва ли будетъ достаточно, но надо думать, что предпріятіе это будетъ выполнено, ибо, съ проведеніемъ колеснаго пути, есть полное основаніе разсчитывать на расширеніе нашего сбыта въ Монголіи. Болѣе подробныя свѣдѣнія объ исторіи этого пути, его состояніи и надеждахъ, на него возлагаемыхъ, можно найти въ изслѣдованіи М. Н. Селихова „Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути“ въ сибирскомъ Торгово-Промышленномъ календарѣ на 1902 г. [1]).

По западной окраинѣ Алтая пролегаетъ путь Семипалатинскъ—Барнаулъ—Томскъ. Путь этотъ, вмѣстѣ съ упомянутымъ выше Ташкентъ—Семипалатинскъ—Вѣрный (общее протяженіе 2,623 версты), соединяетъ два важнѣйшихъ города нашихъ азіятскихъ владѣній. Пока онъ обслуживается, главнымъ образомъ, ради административныхъ цѣлей: но Алтай и Семирѣчье могли бы имѣть оживленный обмѣнъ грузовъ, и уже, какъ увидимъ ниже, есть весьма хорошо обслѣдованный проектъ рельсоваго соединенія этихъ городовъ.

Еще въ алтайскомъ горномъ округѣ слѣдуетъ отмѣтить путь отъ Барнаула на Кузнецкъ (198 верстъ), въ гористую и рудную мѣст-

[1]) Стр. 22—29.

ность. Путь этотъ также принадлежитъ къ числу трудныхъ. Въ минусинскомъ округѣ отмѣтимъ путь Ачинскъ-Минусинскъ (330 верстъ), имѣющій значеніе только въ зимнее время.

Пути въ сѣверной Сибири. Ближайшій на западъ сѣверный сибирскій путь соединяетъ Томскъ съ Нарымомъ на Оби (442 версты), онъ имѣетъ значеніе только зимой. Обильнѣе сѣверными путями Енисейская губернія. Самый важный изъ нихъ путь Красноярскъ—Енисейскъ (331 верста). Путь этотъ имѣетъ значеніе только зимою. Енисейскъ, впрочемъ, ведетъ довольно крупную торговлю хлѣбными продуктами, виномъ и спиртомъ, кожевенными товарами, рыбою, а также мануфактурой и бакалеею. Енисейскъ принимаетъ дѣятельное участіе въ торговлѣ пушнымъ товаромъ на ирбитской ярмаркѣ. Дальнѣйшій на сѣверъ вдоль Енисея трактъ до Туруханска (1,084 версты) также имѣетъ значеніе только зимою, такъ какъ лѣтомъ сообщеніе, хотя и незначительное, совершается по рѣкѣ Хотя дорога эта и считается почтовой, но она совершенно неустроена и сколько-нибудь сносная колесная дорога существуетъ только до села Назимова, т. е. на протяженіи 167 верстъ. Далѣе же лѣтомъ ѣздятъ въ небольшихъ крытыхъ почтовыхъ лодкахъ, а зимою на лошадяхъ по льду. Почтовую гоньбу отправляютъ обыватели. Почта ходитъ въ Туруханскъ разъ въ мѣсяцъ. За Туруханскомъ, къ низовьямъ Енисея, до села Толстый Носъ, существуетъ лишь земская гоньба для провоза лицъ, ѣдущихъ по дѣламъ службы. Здѣсь передвиженіе производится лѣтомъ на лодкахъ, а зимою на собакахъ и оленяхъ. Станцій 27 на 710 верстъ пути.

Трактъ Иркутскъ—Якутскъ (2,743 версты) проходитъ до Верхоленска и далѣе по берегу Лены черезъ Киренскъ, Витимъ, Нохтуйскъ и Олекминскъ; онъ имѣетъ значеніе тоже только зимой. Лѣтомъ отъ Качуга и ст. Жигановой до Якутска существуетъ пароходное сообщеніе.

На самомъ далекомъ сѣверѣ имѣются пути отъ Якутска къ Вилюйску (710 верстъ) и отъ Якутска черезъ Верхоянскъ до Средне-Колымска (2,195 верстъ). Тракты эти уже не почтовые, и по нимъ производится, главнымъ образомъ, снабженіе сѣверныхъ областей хлѣбомъ и другими товарами, а увозится пушной товаръ и мамонтовы клыки.

Переѣзды по Якутской области,—замѣчаетъ въ своемъ изслѣдованіи М. Н. Селиховъ [1]),—вообще очень затруднительны—лѣтомъ, по обилію горныхъ рѣчекъ, которыя, разливаясь, затопляютъ даже высокіе берега, а быстрота ихъ теченія и глубина лишаютъ возможности переправляться черезъ нихъ въ бродъ; затѣмъ, по пути очень часто

[1]) Стр. 21—22.

встрѣчаются топи и болота. При путешествіи необходимо запасаться провизіей на нѣсколько мѣсяцевъ. Обыкновенно берутъ съ собой запасъ чая, сухарей и топленаго масла въ боченкахъ. Когда же этотъ запасъ истощится, приходится для пропитанія заниматься въ пути охотой или ловлей рыбы. Перевалъ черезъ цѣпь Верхоянскихъ горъ затруднителенъ и длится иногда цѣлый мѣсяцъ. Пути въ Средне-Колымскъ слѣдующіе: 1) отъ урочища Ай-Мекель до Верхне-Колымска и оттуда водой по рѣкѣ Колымѣ до Средне-Колымска. Это кратчайшій путь; но по сушѣ онъ исключительно верховой, и населеніе здѣсь очень рѣдкое. Иногда на протяженіи нѣсколькихъ сотъ верстъ здѣсь не встрѣтишь жилья. Имъ ѣздятъ обыкновенно только подрядчики-поставщики муки, соли, пороха и свинца для Средне-Колымска. Выѣзжая въ ноябрѣ, декабрѣ изъ Якутска и дѣлая по 15—20 верстъ въ сутки, они достигаютъ къ веснѣ Верхне-Колымска, гдѣ строятъ для себя плоскодонныя лодки и сплавляютъ уже на нихъ грузъ до мѣста назначенія. Этимъ путемъ проѣхалъ въ Средне-Колымскъ въ 1893 году покойный членъ Императорскаго географическаго общества И. Д. Черскій съ женою и сыномъ; 2) Старокупеческій трактъ черезъ Булуны, Усть-Яну и Русское Устье. Изъ Якутска на лодкахъ по Ленѣ до Булуны, оттуда на оленяхъ до Русскаго Устья; отъ него до Средне-Колымска 700 верстъ, на протяженіи которыхъ вовсе нѣтъ жилья; путь продолжается 5—6 мѣсяцевъ, и 3) черезъ описанный выше казенный трактъ на Верхоянскъ, оттуда черезъ Верхоянскія горы. Мѣстность необитаема. Путь идетъ въ туманѣ; постоянные сильные вѣтры; снѣга нѣтъ, и сани скользятъ по камнямъ.

А я н с к і й п у т ь. Наконецъ, на крайнемъ востокѣ Сибири, кромѣ пути отъ Хабаровска черезъ Софіевскъ въ Николаевскъ вдоль Амура, имѣющаго значеніе лишь зимняго, имѣетъ значеніе такъ называемый Аянскій путь. Заимствуемъ изъ интереснаго изслѣдованія М. Н. Селихова характеристику этого пути, какъ пути сообщенія и какъ торговой дороги изъ Якутской области къ морю [1]).

Якутская область производитъ пока только золото, находимое по рѣкамъ Олекмѣ и Витиму, а также мѣха и мамонтову кость. Но въ Якутской области много и другихъ природныхъ богатствъ, а сверхъ того и золото, и мѣха, и мамонтова кость эксплоатируются не въ достаточной степени, вслѣдствіе трудности и дороговизны доставки сюда необходимыхъ машинъ и необходимыхъ предметовъ пропитанія населенія. Хлѣбъ въ Якутскѣ такъ дорогъ, что населеніе его до сихъ поръ питается въ значительной степени сушеной заболонью лиственничной коры. Сибирская желѣзная дорога, давшая толчокъ торговлѣ и промышленности всей Сибири, заставила вспомнить и объ Якутской области, и о старинномъ заброшенномъ трактѣ отъ Якут-

[1]) М. Н. Селиховъ, Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути, стр. 29—33.

ска до Аяна, порта на Охотскомъ морѣ. Трактъ этотъ былъ проложенъ въ 1853 году по распоряженію генералъ-губернатора Муравьева; но въ 1867 году трактъ былъ закрытъ, и къ настоящему времени почти уничтожился. Тѣмъ не менѣе и теперь еще Якутскъ поддерживаетъ сношенія съ Аяномъ—сперва по рѣкамъ Ленѣ, Алдану и Маѣ до урочища Нельканъ, а оттуда по остаткамъ колесной дороги до Аяна черезъ крутой Джугджурскій хребетъ. Доставка грузовъ этимъ путемъ изъ Одессы въ Якутскъ обходится и теперь въ 3 р. 14 к. пудъ.

Въ концѣ прошлаго вѣка были произведены изслѣдованія о возможности возстановленія Аянскаго пути. Экспедиція Сикорскаго въ 1894—1896 гг. занималась вопросомъ о стоимости пути отъ Нелькана до Аяна, причемъ выяснилось, что устройство хорошей грунтовой дороги здѣсь обойдется около 400 тыс. рублей. Въ 1898 году пароходъ „Громовъ“ изслѣдовалъ теченіе рѣкъ Алдана и Маи. 12 іюня 1898 года пароходъ этотъ отправился изъ Якутска и въ 23 дня дошелъ до Нелькана (1,500 верстъ), забралъ ожидавшій тамъ чай и вернулся въ Якутскъ, ведя за собою баржу съ 12 тыс. пуд. чая, давшую осадку въ 5 четвертей и 1 вершокъ. На всемъ теченіи измѣреніе не давало глубины меньше 8—9 четвертей. Якутскіе жители послѣ этихъ изслѣдованій обложили даже свои товары особымъ сборомъ, назначеннымъ на проведеніе аянско-нельканскаго тракта. Но сборъ этотъ едва достигаетъ 4,000 рублей въ годъ; а потому безъ правительственной помощи осуществленіе этого тракта не состоится.

Между тѣмъ, сибирскіе патріоты, ссылаясь на богатства якутской природы, мечтаютъ уже о желѣзной дорогѣ между Аяномъ и Нельканомъ и разсчитываютъ стоимость ея, вмѣстѣ съ расходами на упорядоченіе судоходства по Алдану и Маѣ, въ 12 милл. рублей. По мнѣнію А. М. Сибирякова, лично посѣтившаго Якутскій край, постройка такой желѣзной дороги несомнѣнно окупилась бы, такъ какъ уже одни лѣсные грузы Якутской области, которые легко бы нашли помѣщеніе въ Китаѣ и Японіи, дали бы достаточную работу для желѣзной дороги.

Изъ этого краткаго обзора сибирскихъ гужевыхъ путей, мы видимъ, что они не обильны, неустроены, имѣютъ значеніе скорѣе административное, нежели торговое, и для торговыхъ сношеній большинство изъ этихъ путей, какъ параллельныхъ рѣкамъ, служатъ только въ зимнее время. Большее значеніе имѣютъ водяные пути сообщенія Сибири, къ обзору которыхъ и переходимъ.

Сибирскія рѣки громадны, широки, многоводны; но при всемъ томъ роль ихъ не вполнѣ отвѣчаетъ ихъ протяженію. Большая часть

изъ нихъ впадаетъ въ Сѣверный Ледовитый океанъ, доступъ въ который по меньшей мѣрѣ затрудненъ. Истоки сибирскихъ рѣкъ опять-таки въ большинствѣ случаевъ лежатъ сѣвернѣе плодородныхъ округовъ Сибири, или по крайней мѣрѣ, въ этихъ округахъ судоходство по сибирскимъ рѣкамъ затруднено. Кромѣ того, при ближайшемъ разсмотрѣніи каждаго отдѣльнаго бассейна, мы встрѣчаемся съ еще многими новыми неудобствами.

Такъ, напримѣръ, бассейнъ Оби состоитъ изъ самой Оби, судоходной на протяженіи болѣе 3,000 верстъ; вмѣстѣ со своими притоками Иртышемъ, Тоболомъ и Турою, бассейнъ Оби даетъ свыше 6,000 верстъ судоходныхъ путей и связываетъ Европейскую Россію въ Тюмени съ самой серединой Сибири въ Томскѣ и Бійскѣ. Система Оби даетъ выходъ сибирскимъ грузамъ изъ Киргизской степи и изъ Алтая въ Тюмень. Такимъ образомъ, коммерческое устье Оби находится въ Тюмени на Турѣ, а дѣйствительное устье и вообще все нижнее теченіе отъ Самарова, откуда Обь дѣлается особенно многоводною, является пока въ коммерческомъ отношеніи лишь притокомъ, снабжающимъ коммерческую Обь только однимъ новымъ грузомъ—рыбою.

Точно также Енисей—прекрасная въ судоходномъ отношеніи рѣка—течетъ по холодной пустынѣ, а тамъ, гдѣ живутъ люди, гдѣ возможна промышленность, протекаетъ Ангара съ быстрыми стремнинами, теченіе которой очень трудно и дорого урегулировать. Поэтому громадная рѣка служитъ дѣятельнымъ путемъ только на протяженіи отъ Минусинска до Красноярска, да поддерживаетъ незначительныя сношенія Енисейска съ Туруханскомъ, въ окрестностяхъ котораго есть золотыя розсыпи.

Байкалъ—громадное внутреннее море, омываетъ берега дикіе и пустынные, и никогда не игралъ бы никакой роли, если бы не крутизна его береговъ, заставившая устроить транзитный путь изъ Амурскаго края въ Москву черезъ Байкалъ. Впрочемъ, кругобайкальская желѣзная дорога сведетъ на нѣтъ, конечно, это его значеніе. Наконецъ, громадная Лена съ судоходнымъ теченіемъ въ 4,000 верстъ расположена въ самой холодной области на всемъ земномъ шарѣ.

При такихъ условіяхъ неудивительно, что судоходство по сибирскимъ рѣкамъ развивалось медленно. Постройка же сибирской желѣзной дороги сразу измѣнила самый характеръ судоходства. Рѣки Сибири служили по преимуществу транзитными путями изъ Сибири въ Европейскую Россію. Желѣзная дорога, прорѣзавъ Сибирь во всю ея длину, отбила отъ нихъ большую часть грузовъ. Зато сибирскія рѣки стали питательными артеріями желѣзной дороги. Иртышъ, Обь и Енисей подвозятъ къ пристаннымъ станціямъ хлѣбъ, уголь и другіе товары, отправляющіеся отсюда по желѣзной дорогѣ на востокъ и

на западъ. Вмѣсто сплава цѣнныхъ грузовъ и перевозки пассажировъ, рѣки начинаютъ заниматься сплавомъ болѣе дешевыхъ товаровъ, что, конечно, болѣе отвѣчаетъ роли рѣкъ, какъ путей сообщенія.

Разсмотримъ же вкратцѣ условія судоходства по каждой изъ этихъ рѣкъ, составъ сибирской флотиліи и то, какъ отразилось на рѣкахъ вліяніе сибирской желѣзной дороги.

Иртышъ—прекрасная судоходная рѣка. Наиболѣе высока его вода отъ вскрытія до начала іюня. Затѣмъ вода быстро спадаетъ и снова поднимается только къ осени. Верхнее теченіе Иртыша трудно для судоходства по обилію песчаныхъ отмелей. Въ жаркіе годы Иртышъ пересыхаетъ настолько, что навигація возможна лишь ниже Павлодара.

Въ настоящее время правильное судоходство по Иртышу совершается отъ мѣста сліянія его съ Обью у Самарова до Семипалатинска на протяженіи 2,620 верстъ; но, по послѣднимъ изслѣдованіямъ начальника сибирскихъ водныхъ сообщеній, инженера барона Аминова, Иртышъ надо считать судоходнымъ и выше Семипалатинска до озера Зайсана и отъ Зайсана, по крайней мѣрѣ, до впаденія въ него рѣки Алкобекъ на китайской границѣ. Есть основаніе думать, что онъ судоходенъ и на китайской территоріи еще верстъ на 1,000.

Эти изслѣдованія, произведенныя въ 1896 году, побудили торговую компанію, владѣющую зыряновскими рудниками, построить мелко сидящій, американскаго типа, пароходъ для поддержанія сообщенія между Омскомъ и Бухтармою. Въ свою очередь, семипалатинскіе купцы основали въ 1900 году общество судоходства по верхнему Иртышу до Зайсана и пріобрѣли для этой цѣли мелко сидящіе пароходы и баржи; но сухое лѣто въ 1900 году не дало возможности этой флотиліи пройти ближайшую отмель выше Семипалатинска, и торговое судоходство по Верхнему Иртышу остается еще въ области предположеній.

Путь отъ Семипалатинска внизъ по теченію (на сѣверъ) до Черноярска представляетъ немалыя трудности. Фарватеръ извилистъ. Множество отмелей, песчаныхъ и глинистыхъ, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ теченіе затрудняется скалами. Наиболѣе серьезная стремнина близъ мѣстечка Известковое въ 125 верстахъ отъ Семипалатинска могла бы быть углублена. Лѣтомъ на иныхъ перекатахъ глубина доходитъ всего до пяти четвертей. Вообще этотъ участокъ нуждается въ регулированіи. Лучше теченіе отъ Черноярска до Омска: тутъ на самыхъ мелкихъ перекатахъ глубина не менѣе шести четвертей. Всего лучше теченіе выше Омска. Суда съ осадкою въ восемь четвертей здѣсь проходятъ свободно всюду, а выше Тобольска осадка можетъ достигать восьми футовъ. На протяженіи отъ Тобольска до

Семипалатинска фарватеръ обозначенъ значками, имѣется телеграфъ. Вскрытіе Иртыша у Семипалатинска происходитъ въ половинѣ апрѣля; съ половины ноября онъ замерзаетъ. У Тобольска навигація начинается двумя недѣлями позднѣе и кончается двумя недѣлями ранѣе.

Обь судоходна на всемъ своемъ протяженіи отъ Бійска, гдѣ она образуется изъ сліянія Біи и Катуни, до самаго устья. Верхній плесъ Оби до Барнаула обладаетъ тѣми же неудобствами, что и верхній плесъ Иртыша—изобиліемъ отмелей и перекатовъ; но отъ Барнаула рѣка свободно можетъ нести суда съ осадкою три съ половиной фута. Выше впаденія Томи могутъ идти суда съ осадкою въ четыре съ половиной фута. Наконецъ, въ нижнемъ своемъ плесѣ послѣ Самарова Обь можетъ нести суда съ осадкою отъ 8 до 10 футовъ. Ширина Оби въ этихъ мѣстахъ достигаетъ нѣсколькихъ верстъ; но бури, навѣваемыя съ тундры, дѣлаютъ плаваніе мелкихъ судовъ на этомъ участкѣ Оби опаснымъ.

Перекаты Оби также отмѣчены сигналами, какъ и на Иртышѣ; но ниже Томска на рѣкѣ нѣтъ телеграфа, что составляетъ весьма большое неудобство для пароходствъ, заставляя ихъ терять много времени въ ожиданіи извѣстій объ открытіи навигаціи. Вскрытіе рѣки у Барнаула начинается въ концѣ апрѣля, а прекращеніе навигаціи бываетъ въ первой половинѣ ноября. Начало навигаціи въ Самаровѣ запаздываетъ на двѣ недѣли, а прекращеніе бываетъ приблизительно на такой же срокъ раньше, чѣмъ въ Барнаулѣ.

Тура и Тоболъ. Съ помощью этихъ двухъ рѣкъ продолжается рѣчной путь отъ Тобольска до Тюмени. Но навигація по нимъ, особенно съ развитіемъ пароходства и истребленіемъ лѣсовъ, идущихъ на отопленіе пароходовъ сибирскихъ рѣкъ, становится годъ отъ года, все затруднительнѣе. Хотя съ 1894 года министерствомъ путей сообщенія и принимаются мѣры къ урегулированію теченія этихъ рѣкъ, отмѣчаются сигналами перекаты, устроенъ телеграфъ отъ Тюмени до Тобольска, но въ періоды мелководья даже суда съ осадкою въ 70—78 сантиметровъ доходятъ только до Іевлева, а здѣсь товары приходится перегружать на подводы. А такъ какъ въ лѣтнее время гужевой фрахтъ довольно высокъ, то придти на помощь водянымъ путямъ можно будетъ только устройствомъ желѣзной дороги отъ Тюмени до Іевлева, или еще лучше до Тобольска—то есть, желѣзнодорожный путь долженъ замѣнить рѣчной.

Изъ остальныхъ рѣкъ обскаго бассейна слѣдуетъ отмѣтить Тавду и Сосьву, по которымъ идетъ хлѣбъ для заводовъ сосьвинскаго и богословскаго округовъ, Томь, судоходную, впрочемъ, всего на 6 верстъ выше Томска у Черемошниковъ, и Чулымъ, судоходный въ короткій промежутокъ половодья до Ачинска.

Судоходство обь-иртышскаго бассейна. До 1843 года судоходство по рѣкамъ обь-иртышскаго бассейна совершалось сплавомъ внизъ по теченію и волокомъ вверхъ по притокамъ. Въ 1843 году сибирскія рѣки увидали свой первый пароходъ (Поклевскаго). Въ 1844 году коммерціи совѣтникъ Мясниковъ основалъ пароходство по рѣкамъ Западной Сибири и получилъ десятилѣтнюю привилегію. Черезъ два года въ первый разъ удалось пароходамъ сдѣлать рейсъ изъ Томска въ Тюмень и обратно до закрытія навигаціи. Благодаря привилегіи, спустя 20 лѣтъ на всемъ обскомъ бассейнѣ насчитывалось всего 16 пароходовъ. Въ 1884 году ихъ было 55; въ 1894 г.—102, а въ 1899 году—119, имѣвшихъ въ общей сложности 7,750 лошадиныхъ силъ.

Пароходы эти довольно старой конструкціи; металлическія части у большинства чугунныя, лишь у немногихъ стальныя. Отопляются они дровами. Только около половины пароходовъ развиваютъ свыше 60 (отъ 60 до 250) лошадиныхъ силъ. Длина ихъ колеблется отъ 18 до 36 саженъ; осадка отъ 3 до 4 четвертей, нѣкоторые имѣютъ осадку 2 четверти. Средняя скорость отъ 4 до 10 верстъ въ часъ. Болѣе двухъ третей исключительно товарные и буксирные, и только одна треть можетъ брать пассажировъ.

Число баржей обь-иртышскаго бассейна составляло въ 1894 г.—325; въ 1899 г.—380. Подъемная сила ихъ достигала 17 милл. пуд. Каждая такая баржа стоитъ отъ 8 до 14 тыс. руб. Онѣ изъ дерева и строятся преимущественно въ Тюмени.

Важнѣйшими пароходствами обь-иртышскаго бассейна являются товарищество западно-сибирскаго пароходства и торговли, владѣющее 34 пароходами и 147 баржами, наслѣдницы Корнилова—9 пароходовъ и 30 баржъ, Вардропперъ—3 парохода и 12 баржъ, Богословскіе заводы—11 пароходовъ, Плотниковъ и сыновья, наслѣдники Ельденштейна, Е. И. Мельникова, В. Я. Смородинникова (пассажирскій пароходъ „Три Святителя“, совершающій рейсы между Павлодаромъ и Ирбитомъ) и нѣкоторые другіе.

Первые три изъ этихъ пароходствъ также содержатъ пассажирскіе рейсы между Тюменью и Томскомъ, а фирмы Плотникова, Ельденштейна и Мельниковой—между Томскомъ, Барнауломъ и Бійскомъ. Благодаря дешевизнѣ пассажирскихъ фрахтовъ (отъ Томска до Тюмени въ I классѣ—15 р., во II кл.—10 р., въ III кл.—5 р.; отъ Томска до Бійска—соотвѣтственно 14 руб., 11 руб. и 6 руб.), пароходствамъ этимъ удается обслуживать не только сообщенія между городами, не лежащими на желѣзной дорогѣ, но даже и конкуррировать съ желѣзною дорогою. Но главное значеніе этихъ пароходныхъ обществъ, конечно, въ товарной ихъ дѣятельности.

Желѣзная дорога рѣзко измѣнила характеръ ихъ дѣятельности

и чтобы уяснить его, изложимъ вкратцѣ, какъ шелъ товарный обмѣнъ по рѣкамъ обь-иртышскаго бассейна до постройки желѣзной дороги и вскорѣ послѣ открытія по ней правильнаго движенія.

Въ запискѣ коммерческаго агента А. А. Кроля, о торговыхъ центрахъ Западной Сибири и ея водныхъ и гужевыхъ путяхъ, представленной въ управленіе по сооруженію сибирской желѣзной дороги, въ цѣляхъ опредѣленія приблизительнаго количества грузовъ, на которые можетъ разсчитывать сибирская желѣзная дорога, приводится краткая характеристика передвиженія товаровъ по рѣкамъ обь-иртышскаго бассейна. Товары эти двоякаго рода—во-первыхъ, товары, прибывающіе изъ Сибири и Европейской Россіи на ирбитскую ярмарку, и во-вторыхъ, сырые товары изъ Сибири для надобностей Урала, который снабжался всегда пищевыми продуктами изъ Сибири, и желѣзо, идущее съ Урала для надобностей Сибири.

Такими товарами являются — съ верхняго теченія Иртыша, хлѣбъ, почти исключительно пшеница изъ Семипалатинской области (около 2 милл. пудовъ) и ишимскаго и курганскаго округовъ (около 3½ милл. пудовъ), а также овесъ изъ Тобольской губерніи и хлѣбъ изъ алтайскаго округа—еще до 3 милл. пудовъ. Затѣмъ продукты скотоводства изъ Семипалатинской области. Всѣ эти грузы спускаются внизъ по Оби и Иртышу до Тобольска, а затѣмъ идутъ по рѣкамъ Тоболу и Турѣ, частію до Тюмени (или точнѣе до станціи Тура—пристанная станція пермской дороги на рѣкѣ того же имени), частію вступаютъ далѣе на рѣки Тавду и Сосьву и направляются въ сосьвинскій и богословскій округи для надобностей уральскаго населенія. Другая часть грузовъ, а именно чай, идущій отъ Ачинска и Томска, орѣхи кедровые изъ тѣхъ же мѣстъ, а также такіе продукты, какъ масло, свѣчи, перо и пухъ, мыло, ворвань, масло растительное, деревянныя издѣлія, ковры, пушной товаръ, верблюжья шерсть, кошмы и шерсть поступали сначала на ирбитскую ярмарку, для чего все-таки, должны дойти по рѣкамъ до Тюмени. Взамѣнъ этого, отъ Тюмени по той же рѣчной системѣ Сибири провозились мануфактурные товары и вообще всѣ необходимые для обыденной жизни продукты обработывающей промышленности, закупаемые для Сибири на ирбитской и нижегородской ярмаркахъ, а также желѣзо съ Урала. Такихъ товаровъ въ 1898 году на станцію Тура, для сдачи на воду, прибыло около 2½ милл. пуд.

Эти грузы составляли главный обмѣнъ между Сибирью съ одной стороны и Ураломъ и Европейской Россіей—съ другой. Перевозились они почти вдоль всего протяженія обь-иртышской системы. Общее количество этихъ товаровъ опредѣляется примѣрно въ 13 милл. пудовъ.

Кромѣ этихъ грузовъ слѣдуетъ принять во вниманіе—рыбу,

идущую съ низовьевъ Оби въ Тюмень, а также товары, подвозимые по рѣкамъ изъ центровъ сибирскаго земледѣлія и скотоводства—Павлодара, Семипалатинска, Бійска и другихъ къ центрамъ сибирскаго потребленія—Омску, Томску и другимъ городамъ. Если принять ихъ во вниманіе, то общее количество грузовъ обь-иртышскаго бассейна опредѣляется въ 16—17 милл. пуд.

Къ грузовому движенію слѣдуетъ прибавить еще довольно оживленную перевозку переселенцевъ, которые до постройки сибирской дороги отправлялись на Тюмень, и отсюда уже, большею частью на баржахъ, развозились по сибирскимъ рѣкамъ въ различные края Сибири.

Съ проложеніемъ сибирской желѣзной дороги характеръ дѣятельности сибирскаго пароходства рѣзко измѣнился. Прежде всего желѣзная дорога отбила значительную часть пассажировъ и товаровъ отъ сибирскихъ рѣкъ. Въ настоящее время изъ Европейской Россіи въ Сибирь ѣздятъ черезъ Тюмень только тѣ, кто ѣдетъ въ Тобольскъ. Обычнымъ путемъ стала сибирская дорога. На желѣзнодорожный путь перешли и переселенцы, и Тюмень потеряла значеніе переселенческаго этапнаго пункта. Хлѣбъ изъ курганскаго и ишимскаго округовъ, а также изъ Семипалатинской области почти цѣликомъ перешелъ на желѣзную дорогу; притомъ не только хлѣбъ, шедшій въ Европейскую Россію, но и хлѣбъ, потребляемый на самомъ Уралѣ. Такъ, въ 1900 году на станціи пермской дороги было отправлено со станціи сибирской дороги 3.588,100 пуд. хлѣба. Еще хлѣбъ изъ Семипалатинской области направляется часто до Урала водою, и Омскъ (станціи пересѣченія Иртыша сибирскою желѣзною дорогою) отправляетъ по желѣзной дорогѣ сравнительно немного хлѣба; но алтайскій хлѣбъ идетъ преимущественно лишь до станціи Обь, которая отправила въ 1900 году по желѣзной дорогѣ 1.260,117 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ.

Другимъ важнымъ грузомъ, который сибирская дорога отбила отъ воды, является чай. Хотя и до сихъ поръ значительная часть чаевъ идетъ по системѣ сибирскихъ рѣкъ, но все-таки это уже далеко не весь чай. Такъ въ 1899 году, изъ всего количества чая, отправленнаго Иркутскомъ—1.868,249 пудовъ, только 1.102,549 отправлено было въ Европейскую Россію, а 765,700 пудовъ перевезено въ мѣстномъ сообщеніи — до Красноярска, Ачинска, Томска и Омска. Отсюда чай отправлялся далѣе по водѣ. Но и кромѣ этого чая, значительная часть чаевъ вовсе не поступала на желѣзную дорогу, а подвозилась гужемъ къ Ачинску или къ другой какой-либо пристани сибирской рѣки. Отсюда чаи перевозились по водѣ. Этимъ объясняется и то явленіе, что отправительницей чая часто является какая-нибудь пристанная станція, лежащая въ Сибири—Омскъ, Ачинскъ

или Красноярскъ. Это значитъ, что навигація прекратилась слишкомъ рано, и прибывшій по водной системѣ чай долженъ былъ выгрузиться южнѣе и поступить на желѣзную дорогу. Какъ бы то ни было, однако, чай переходитъ на желѣзную дорогу съ воды. Въ особенности сильнымъ сдѣлался этотъ переходъ съ установленіемъ таможеннаго склада въ Челябинскѣ, куда чай можетъ привозиться изъ Иркутска безъ оплаты пошлиною и здѣсь уплачивать ее, и притомъ не сразу, а по мѣрѣ выборки чая изъ склада.

Наконецъ, каждый годъ отмѣчается все большее и большее паденіе ирбитской ярмарки, и паденіе это находитъ себѣ объясненіе именно въ переходѣ ярмарочнаго обмѣна на обмѣнъ путемъ постепенной выписки товаровъ. Постепенная же выписка товаровъ производится черезъ посредство желѣзной дороги.

Впрочемъ, если желѣзная дорога отняла многіе грузы отъ сибирскихъ рѣкъ, она имъ создала новые; притомъ не всѣ грузы потеряны безслѣдно. Такъ тотъ же хлѣбъ изъ Семипалатинской области и изъ алтайскаго округа подвозится по водѣ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Желѣзныя дороги учредили даже въ городахъ, Семипалатинскѣ и Бійскѣ, свои транспортныя конторы, чтобы облегчить выписку хлѣба изъ этихъ городовъ на всѣ станціи сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Благодаря дѣятельности этихъ транспортныхъ конторъ, сибирскій хлѣбъ получилъ сбытъ далеко за предѣлы тѣхъ мѣстъ, куда попадалъ раньше, и сталъ вывозиться въ большихъ количествахъ. И что пароходства потеряли въ длинѣ пути, то они выиграли въ количествѣ груза.

Изъ новыхъ грузовъ, созданныхъ желѣзною дорогою, слѣдуетъ отмѣтить, прежде всего, масло, идущее теперь со всѣхъ пристаней Семипалатинской области, а затѣмъ каменный уголь, который сталъ разработываться въ экибастузскихъ копяхъ близъ Павлодара. Пристань Воскресенская, уже въ 1900 году, отправила его свыше 6 милліоновъ пудовъ въ Омскъ, гдѣ онъ былъ потребленъ желѣзною дорогою. Добыча угля, однако, несомнѣнно разовьется гораздо шире, и тогда онъ могъ бы доходить по водѣ до Урала.

Вообще съ постройкой сибирской желѣзной дороги, было обращено особое вниманіе на значеніе сибирскихъ рѣкъ, какъ питательныхъ артерій желѣзной дороги. Расчистка русла этихъ рѣкъ, обозначеніе фарватеровъ, было внесено даже въ смѣты по сооруженію сибирской дороги, и, какъ мы видимъ изъ предыдущей главы, на это были затрачены немалыя суммы.

Тѣмъ не менѣе, сибирскія пароходства переживаютъ теперь кризисъ. Это объясняется, прежде всего, черезчуръ высокими фрахтами, не допускающими пока развитія перевозокъ такихъ дешевыхъ грузовъ, какъ уголь. Такъ, напр., средніе фрахты составляютъ въ настоящее

время для массовыхъ грузовъ (хлѣба, угля и пр.) отъ Семипалатинска до Омска (1,062 версты) — 8—10 коп. съ пуда; до Тюмени (2,684 версты) — 10 коп., отъ Барнаула до Томска (894 версты) — 5 коп., до Тюмени (2,947 верстъ) — 8—15 коп., отъ Ново-Николаевска (Обь) до Тюмени (2,414 версты) — 10 коп. На грузы болѣе дорогіе — кожи, сало, шерсть — фрахты вдвое выше. За уголь отъ Воскресенскаго до Омска (425 верстъ) берутъ 2¾ коп. Такимъ образомъ, средніе фрахты для массовыхъ грузовъ на сибирскихъ рѣкахъ составляютъ около 1/250 коп. съ пуда и версты. Волжскіе же фрахты составляютъ 1/700 коп. съ пуда и версты.

Другая причина заключается, по мнѣнію Оланьона [1]), въ старой конструкціи обь-иртышской флотиліи. Большинство ея пароходовъ имѣютъ деревянные корпуса; желѣзныхъ мало, а стальные являются въ качествѣ рѣдкаго исключенія. Машины высокаго давленія еще не въ ходу, а старой конструкціи машины тратятъ много паровъ понапрасну. Однимъ изъ очень серьезныхъ препятствій къ раціональной эксплоатаціи пароходства является дровяное отопленіе. Дрова, дающія одинаковое количество тепла, занимаютъ по вѣсу и по объему вдвое больше мѣста, чѣмъ уголь. Поэтому, чтобы не перегружать пароходы однимъ топливомъ, приходится имѣть склады его по пути въ опредѣленныхъ мѣстахъ на довольно короткихъ промежуткахъ. Пароходъ долженъ имѣть частыя остановки только для того, чтобы взять топливо. А это задерживаетъ его путь и требуетъ содержанія лишней прислуги. Притомъ же частыя остановки сокращаютъ въ извѣстной мѣрѣ производительную работу парохода, стало быть, и число его рейсовъ въ навигацію.

Начало разработки угольныхъ копей въ Экибастузѣ и въ Суджекѣ даетъ возможность замѣнить дровяное отопленіе угольнымъ и послужитъ, конечно, прогрессу пароходныхъ обществъ.

Но и самая конструкція пароходовъ должна быть измѣнена. Пароходы, обращающіеся теперь по сибирскимъ рѣкамъ, сразу обслуживаютъ и пассажирское, и товарное движеніе, а часто являются и буксирами. При такомъ разнообразіи спеціальностей, они не удовлетворяютъ ни одной изъ нихъ. Пассажиры и грузы большой скорости возятся слишкомъ медленно, а такіе товары, какъ хлѣбъ, не нуждающіеся въ быстрой доставкѣ, требуютъ болѣе экономной перевозки.

Впрочемъ, подъ вліяніемъ рельсоваго пути, нѣкоторыя пароходства установили срочные и правильные рейсы для перевозокъ пассажировъ и грузовъ большой скорости, вродѣ масла. Такъ, пароходства Ельдештейна и Мельниковой и общества торговаго мореплаванія по рѣкамъ Западной Сибири установили правильные ежедневные рейсы между Томскомъ, Барнауломъ и Бійскомъ. Ранѣе же пасса-

[1]) La Sibérie économique, p. 23.

жиръ находился въ полной неизвѣстности относительно дня отхода парохода, на которомъ онъ долженъ ѣхать, что и заставляло его предпочитать болѣе дорогой и утомительный способъ передвиженія— на лошадяхъ.

Наконецъ, необходимо указать на полное отсутствіе механическихъ приспособленій для нагрузки и выгрузки пароходовъ, какъ на самихъ пароходахъ, такъ и на пристаняхъ даже столь важныхъ, какъ Тура, Омскъ, Ново-Николаевскъ (Обь). При этомъ еще пристань въ Омскѣ отстоитъ отъ желѣзнодорожной станціи въ 4 верстахъ. Поэтому сибирскимъ пароходствамъ постоянно приходится отягощать свои фрахты накладными расходами по нагрузкѣ, выгрузкѣ и подвозкѣ. Впрочемъ, и въ этомъ отношеніи дѣлается уже кое-что для поднятія пароходства. Такъ, для Омска уже существуетъ проектъ устройства особой желѣзнодорожной станціи на берегу рѣки.

Къ неблагопріятнымъ условіямъ техническаго свойства присоединяются еще и чисто торговыя—дороговизна кредита въ Сибири, отказъ банковъ выдавать ссуды подъ залогъ рѣчныхъ коносаментовъ и пр.

Но все это явленія временныя и устранимыя. Вообще же пароходствамъ обь-иртышскаго бассейна предстоитъ крупная роль, въ особенности въ случаѣ осуществленія проекта Голохвастова о соединеніи Обдорска или Самарова съ Бѣлковскою губою желѣзною дорогою. Объ этомъ проектѣ мы будемъ, впрочемъ, говорить далѣе. Теперь же переходимъ къ обозрѣнію другихъ рѣчныхъ бассейновъ Сибири.

Енисей и Ангара. Енисей судоходенъ почти на всемъ своемъ протяженіи въ Сибири. Въ верхнемъ теченіи онъ изобилуетъ порогами, которые, однако, можно обходить. Впрочемъ, здѣсь судоходства нѣтъ, такъ какъ нѣтъ и жителей, и ранѣе Минусинска по Енисею плаваютъ только лодки съ контрабаднымъ чаемъ. Отъ Минусинска же до Енисейска, за исключеніемъ лишь пороговъ у села Казачинскаго, Енисей прекрасная судоходная рѣка, а ниже Енисейска до самыхъ устьевъ онъ свободно пропускаетъ даже океанскіе корабли. У Красноярска (въ мѣстѣ пересѣченія сибирской желѣзной дорогой) Енисей замерзаетъ въ половинѣ декабря, а вскрывается въ концѣ апрѣля. Плаваніе по Енисею вовсе не регулировано.

Ангара, впадающая въ Енисей близъ г. Енисейска, вытекаетъ изъ Байкальскаго озера и течетъ на пространствѣ 1,700 верстъ. Отъ Иркутска до Братскаго Острога (около 600 верстъ) Ангара вполнѣ судоходна. Ниже она изобилуетъ порогами. Прежде не считали ее судоходною здѣсь, но съ постройкой сибирской дороги было приступлено къ расчисткѣ пороговъ отъ Братскаго Острога до впаденія Ангары въ Енисей. Замерзаетъ Ангара, вслѣдствіе быстроты теченія, только въ декабрѣ, несмотря на суровые морозы, а вскрывается въ

маѣ. Попытка туернаго пароходства по Ангарѣ на всемъ ея протяженіи, предпринятая нѣсколько лѣтъ тому назадъ Сибиряковымъ, вслѣдствіе порожистости рѣки, кончилась неудачей.

Въ настоящее время судоходство по Енисею производится только на нѣкоторыхъ его участкахъ. Оно служитъ преимущественно для перевозки продуктовъ минусинскаго округа въ центры потребленія, лежащіе ниже его по теченію — въ Красноярскъ, въ Енисейскъ, близъ котораго имѣются золотыя розсыпи, и далѣе до Туруханска. Минусинскій округъ сравнительно бѣдно населенъ, и потому избытки его произведеній не велики. Они отправляются обыкновенно на баржахъ сплавомъ внизъ по рѣкѣ, причемъ, по прибытіи груза, самая баржа продается на мѣстѣ на дрова. Въ послѣднее только время стали прибѣгать къ буксирной тягѣ пароходовъ. Благодаря желѣзной дорогѣ, Минусинскъ получилъ возможность отправлять избытки своего хлѣба также въ Иркутскъ, для чего хлѣбъ этотъ перевозится сперва до Красноярска. Въ 1898 г. Минусинскъ отправилъ 242,826 пуд. хлѣбныхъ грузовъ, въ 1899 г. — 246,256 пуд., въ 1900 г., вслѣдствіе неурожая, цифра эта упала до 116 тыс. пудовъ. Для поддержанія этой перевозки существовала до начала 1902 года даже транспортная контора сибирской дороги въ Минусинскѣ. Такая же контора существуетъ и въ Енисейскѣ. Перевозка грузовъ транспортной конторы совершалась частью на казенныхъ пароходахъ, принадлежавшихъ сибирской жел. дорогѣ „Николай“ и „Евгеній“, частью на пароходахъ Шарапова и товарищества пароходства по Енисею.

Фрахты по рѣкѣ Енисею въ минувшемъ году взимались въ слѣдующемъ размѣрѣ: отъ Минусинска до Красноярска: хлѣбъ 7 к., руда 6 к., прочіе грузы—10 к.; въ обратномъ направленіи—хлѣбъ 12 к., керосинъ 20 к., прочіе грузы 15 к.; при отправкахъ партіями свыше 9 вагоновъ давались пониженія.

Фрахты отъ Красноярска до Енисейска составляли—за хлѣбъ не свыше 7 к., керосинъ не свыше 15 к., прочій грузъ—10 к., въ обратномъ направленіи всѣ грузы не свыше 15 к. Впрочемъ, пароходство по Енисею находится еще въ зачаточномъ состояніи. Въ 1881 г. здѣсь имѣлся только одинъ пароходъ, въ 1890 г.—6 пароходовъ и 30 баржей. Къ 1900 году на Енисеѣ насчитывается 37 пароходовъ (изъ нихъ 9 казенныхъ) и до ста баржей. Важнѣйшіе пароходовладѣльцы—Гадаловъ, Сибиряковъ, Черепановъ, Шараповъ. Пароходы эти поддерживаютъ рейсы между Минусинскомъ, Красноярскомъ и Енисейскомъ, а иногда ходятъ къ устьямъ Енисея. Нѣкоторые пассажирскіе пароходы не лишены комфорта.

Главные недостатки енисейскаго пароходства, съ одной стороны, полное отсутствіе постоянныхъ расписаній и фрахтовъ, а съ другой—полное неустройство судоходства. Нѣтъ ни фарватера, ни бакановъ,

ни сигнализаціи, ни телеграфа. Оттого рѣдкое лѣто не бываетъ несчастныхъ случаевъ у Казачинскаго порога. Въ Красноярскѣ, гдѣ пароходы зимуютъ, нѣтъ никакихъ приспособленій для защиты ихъ отъ напора льда. Енисейскія пристани еще болѣе, чѣмъ обскія, страдаютъ отъ отсутствія приспособленій для выгрузки и нагрузки.

Тѣмъ не менѣе судоходству по Енисею можно предсказать блестящую будущность. Съ тѣхъ поръ, какъ сбытъ минусинскихъ продуктовъ обезпеченъ желѣзной дорогой—этотъ округъ будетъ развиваться, и такимъ образомъ, будутъ имѣть грузы пароходства верхняго плеса. Что же касается нижней части теченія, то вопросъ объ оживленіи его стоитъ въ тѣсной связи съ вопросомъ о морскомъ пути въ Сибирь черезъ Сѣверный Ледовитый океанъ и Енисей, о которомъ мы будемъ говорить ниже.

Пароходство по Ангарѣ производится между селомъ Коновалово и ст. Лиственничная (близъ Иркутска) сибирской дороги на протяженіи 240 верстъ. Оно содержится тарскимъ купцомъ Нѣмчиновымъ и имѣетъ мѣстное значеніе; этимъ путемъ отправляются также товары отъ Иркутска въ Якутскую область (въ бассейнъ рѣки Лены).

Обь-енисейскій каналъ. Дороговизна гужевой перевозки изъ Москвы въ Иркутскъ давно уже вызывала проекты иныхъ, преимущественно водныхъ, путей, въ этомъ направленіи. Какъ мы видѣли изъ предыдущей главы, первоначально, до осуществленія сибирской желѣзной дороги въ ея настоящемъ видѣ, существовали проекты устройства желѣзнодорожнаго пути лишь частями, лишь на волокахъ между сибирскими рѣками. Существовалъ еще съ первыхъ годовъ минувшаго XIX столѣтія и такой проектъ, при которомъ вовсе не должно быть волоковъ, а именно проектъ соединенія системы рѣкъ Оби и Енисея каналомъ.

Проектъ этотъ, послѣ нѣкоторыхъ измѣненій въ немъ, былъ осуществленъ въ 1883 году въ формѣ канала, соединяющаго рѣку Кеть, впадающую въ Обь черезъ ея меньшіе притоки Озерную, Ломоватую, Язеву и озеро Большое съ рѣкою Малымъ Касомъ, впадающую въ рѣку Большой Касъ, притокъ Енисея. Между озеромъ Большимъ, служащимъ водохранилищемъ, прорытъ шлюзованный каналъ въ 7 верстъ длиною до рѣки Малый Касъ.

Каналъ этотъ обошелся въ 3 милліона рублей, вмѣстѣ съ устройствомъ шлюзовъ на рѣкахъ на протяженіи около ста верстъ. Всѣхъ шлюзовъ двѣнадцать, изъ нихъ четыре длиною въ 14 саженъ, остальные 22 сажени и болѣе. По шлюзованной части могутъ передвигаться въ продолженіе лѣта суда, длиною до 14 саженъ, шириною 3½ сажени, съ осадкой 5—6 четвертей. Каналъ даетъ возможность судамъ проходить отъ Иркутска на Ангарѣ черезъ систему рѣкъ Енисея и Оби до самой Тюмени на протяженіи 5,700 верстъ.

Но при сооруженіи канала не были приняты въ разсчетъ размѣры сибирскихъ пароходовъ и баржей. Средняя длина сибирскихъ пароходовъ колеблется отъ 18 до 24 саженъ: ширина около 5 саженъ, да притомъ еще большинство пароходовъ колесные, что еще уширяетъ ихъ болѣе. Длина баржей колеблется отъ 20 до 30 сажень, а ширина около 4½ саженей. Такимъ образомъ, обыкновенные суда сибирской флотиліи каналомъ пользоваться не могутъ. Казенные пароходы тоже не рискуютъ пускаться въ плаваніе по этому каналу, и съ открытія его въ 1894 году за первыя пять лѣтъ его существованія по каналу перевезено всего около 50,000 пудовъ соли и муки для потребностей мѣстнаго населенія, живущаго въ тайгѣ вдоль береговъ Кети и Каса. Конечно, и эти грузы были перевезены не на пароходахъ, а на маленькихъ лодкахъ. Такимъ образомъ, нельзя не признать справедливымъ замѣчаніе М. Н. Селихова [1]), что все это дѣло въ настоящемъ его видѣ представляетъ собою праздную затѣю, на которую ушло, однако, до 3 милліоновъ рублей, и которая требуетъ ежегодно не малаго безполезнаго расхода.

Байкалъ, Селенга и Лена. Озеро Байкалъ большое, длинное и бурное, представляетъ собою настоящее внутреннее море Сибири. Но берега его скалисты, пустынны и потому судоходство по Байкалу слабо. Въ 1881 году на Байкалѣ возникло первое пароходство—кяхтинское пароходное общество, нынѣ Нѣмчинова, пользующееся съ 1890 года концессіею. Пароходство это держитъ рейсы отъ Крестовской пристани (Лиственничное) на сѣверъ къ Верхней Ангарѣ и городу Баргузину—въ интересахъ мѣстнаго сообщенія и на востокъ къ Мысовой въ интересахъ сибирскаго транзита, такъ какъ трактомъ вокругъ Байкала рѣдко кто пользуется. Благодаря монополіи и случайности грузовъ, пароходство это держитъ очень высокіе фрахты, разъ въ 20 выше среднихъ даже сибирскихъ фрахтовъ. Впрочемъ, съ устройствомъ переправы черезъ Байкалъ на казенныхъ пароходахъ-ледоколахъ фрахты эти Нѣмчинову пришлось понизить вдвое.

Однако, служба пароходовъ-ледоколовъ обнаружила полную ихъ непригодность для Сибири. Не говоря уже о томъ, что зимою переправу приходится устраивать черезъ ледъ, такъ какъ ледоколы эти не въ силахъ пробивать байкальскій ледъ, постоянныя бури, туманы крайне затрудняютъ передачу ледоколовъ къ пристанямъ. Переправа длится долго и обходится дорого. Съ постройкой кругобайкальской дороги путь черезъ Байкалъ будетъ, вѣроятно, почти совсѣмъ оставленъ, и воды этого громаднаго озера снова опустѣютъ. Въ особенности же это случится, когда съ окончаніемъ маньчжурской дороги чайные грузы найдутъ себѣ иной путь, нежели нынѣ существующій на Кяхту черезъ Монголію.

[1]) Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути, стр. 10.

По Селенгѣ, судоходной не только на всемъ своемъ протяженіи въ Сибири, но и далеко въ Китаѣ, перевозятся чаи почти отъ Кяхты (отъ селенія Билюнтуйскаго) до устьевъ Байкала и черезъ озеро по Ангарѣ до самаго Иркутска. Перевозкою занимается пароходство Глотова; но какъ сказано, съ открытіемъ маньчжурской дороги и Селенга получитъ почти исключительно мѣстное значеніе.

Наконецъ, стоящая внѣ связи съ енисейскою системою рѣка Лена и притокъ ея Витимъ обслуживаютъ Якутскую область и являются также путемъ черезъ аянскій трактъ въ Камчатку. Важнѣйшія компаніи, эксплоатирующія золотые пріиски, расположенные вдоль этихъ рѣкъ, имѣютъ собственные пароходы, на которыхъ и перевозятъ своихъ рабочихъ, служащихъ и необходимые для ихъ пропитанія и содержанія товары. Для общественной же надобности здѣсь курсируютъ пароходы Н. Е. Глотова и компаніи Сибирякова и Базанова. Первые ходятъ отъ села Тарасовскаго черезъ Киренскъ, Витимъ и Олекминскъ до Якутска и обратно по Ленѣ и между Витимомъ и Бодайбинской резиденціей (гдѣ золотые пріиски) по Витиму; вторые отъ пристани Виски до Якутска по Ленѣ и до Бодайбинской резиденціи по Витиму. Путь по Ленѣ внизъ отъ Тарасова до Якутска длится 7½ дней, а вверхъ нѣсколько болѣе тринадцати дней. Но, по замѣчанію Оланьона, оба пароходства замѣчательны, главнымъ образомъ, неаккуратностью рейсовъ и дороговизною фрахтовъ [1]). Послѣдніе, дѣйствительно, взимаются въ размѣрѣ 1/20 коп. внизъ по теченію и 1/10 коп. вверхъ по теченію съ пуда и версты. Разстояніе отъ Тарасова до Якутска считается 2,160¼ версты. Въ росписаніяхъ пароходства Н. Е. Глотова вообще версты показаны съ комическою точностью, а время въ пути разсчитано съ точностью до минутъ. Главнымъ грузомъ на этихъ пароходствахъ является золото.

Съ постройкой сибирской желѣзной дороги пароходство по Ленѣ должно оживиться. По замѣчанію Виденфельда [2]), въ Сибири золотоносная руда, содержащая 2,5 грамма золота на 1,000 килограммъ песка, считается уже негодною, тогда какъ въ Америкѣ обработываются даже розсыпи, содержащія 0,05 грамма. Причина этого явленія заключается въ трудности доставки въ Якутскую область необходимыхъ машинъ. Съ проложеніемъ сибирской дороги доставка машинъ въ глубь Сибири облегчена и только небольшой волокъ отдѣляетъ енисейскую систему отъ ленской, на которую нетрудно уже направлять машины, а съ ихъ прибытіемъ увеличится и продуктивность пріисковъ Якутской области.

А м у р ъ и е г о с и с т е м а. Послѣдняя судоходная рѣка Сибири, Амуръ, имѣющая громадное значеніе для сибирскаго тран-

[1]) La Sib. écon., p. 28.

[2]) Die Sibirische Bahn, s. 172.

зита, впадаетъ уже въ Великій океанъ. Общая система рѣки Амура, пролегающая отчасти въ Сибири, отчасти по Маньчжуріи, образуетъ судоходную сѣть въ 12,500 верстъ, а именно, Амуръ судоходенъ на протяженіи около 3,000 верстъ, Шилка—1,000 верстъ, Аргунь—500 верстъ, Зея съ притоками—2,000 верстъ, Бурея съ притоками—500 верстъ, Амгунь съ притоками 2,500 верстъ, Сунгари съ притоками—2,000 и Уссури съ притоками—1,000 верстъ. До самаго Срѣтенска на Шилкѣ свободно плаваютъ большіе пароходы съ тяжело нагруженными баржами и почти до устьевъ Уссури въ разстояніи 1,000 верстъ отъ устьевъ Амура по нему могутъ плавать океанскія суда. Сунгари является важнѣйшимъ путемъ по сѣверной Маньчжуріи. Наконецъ, Уссури до постройки желѣзной дороги служила единственнымъ путемъ для сообщенія между Хабаровскомъ и Владивостокомъ.

Первый русскій пароходъ на Амурѣ появился въ 1846 году; къ 1870 году пароходовъ было двѣнадцать, а въ 1871 году возникло первое амурское пароходство. Это была фирма Бенардаки и К°, получившая 20-лѣтнюю концессію на содержаніе срочнаго пароходства по рѣкамъ амурскаго бассейна. Компанія обязалась держать не менѣе 12 пароходовъ, получила въ свое распоряженіе 9 казенныхъ пароходовъ и пособіе въ видѣ порейсной платы съ высшимъ предѣломъ въ 245,000 руб. въ годъ. Компанія обязана была содержать срочное почтово-пассажирское сообщеніе между Николаевскомъ и Срѣтенскомъ отъ Хабаровска до Камень-Рыболова черезъ озеро Ханка (къ Владивостоку).

Въ 1885 году компанія эта преобразовалась въ акціонерное общество амурскаго пароходства и имѣла уже 17 пароходовъ и 12 баржей. Общее же число пароходовъ, плававшихъ по рѣкамъ амурскаго бассейна, достигло къ этому году 44. По истеченіи срока концессіи компаніи Бенардаки, пароходовладѣльцы Сибиряковъ и Шевелевъ предложили новыя условія для содержанія срочнаго пароходства по Амуру. Такъ возникло 27 декабря 1893 года Высочайше утвержденное общество амурскаго пароходства и торговли, получившее концессію на 15 лѣтъ до 1909 года и поверстную плату 1 р. 50 к. въ первыя десять лѣтъ, съ тѣмъ, что въ послѣднія пять лѣтъ эта плата будетъ ежегодно уменьшаться на 5%. Акціонерный капиталъ составляетъ 1 м. р.

Однако, несмотря на всѣ поощренія правительства, амурская флотилія растетъ медленно: въ 1895 году она состояла изъ 56 пароходовъ и 64 баржей съ подъемной силой 700,000 пудовъ. Это объясняется, съ одной стороны, трудностью доставки сюда пароходовъ, а съ другой—неудобнымъ фарватеромъ рѣкъ амурскаго бассейна, неурегулированнымъ, изобилующимъ отмелями и перекатами. Впрочемъ, въ самое послѣднее время создаетъ флотилію для плаванія по рѣкѣ

Сунгари и Амуру до Благовѣщенска общество восточно-китайской дороги. Часть этихъ пароходовъ заказана заграницей и будетъ доставлена въ разобранномъ видѣ; другіе 9 пароходовъ строятся въ Благовѣщенскѣ. Кромѣ того, амурское общество пароходства и торговли строитъ 8 новыхъ пароходовъ и 16 баржей въ Маго близъ Николаевска, два парохода въ станицѣ Иманъ и одинъ въ станицѣ Игнатьевой.

Въ настоящее время два пароходства содержатъ срочные рейсы по рѣкамъ амурскаго бассейна: амурское общество пароходства и торговли отъ Срѣтенска на Шилкѣ до Николаевска въ устьяхъ Амура (3,055½ верстъ) и отъ Хабаровска по Уссури и озеру Ханка до станціи Камень Рыболовъ (820 верстъ) и товарищество амурскаго пароходства между Срѣтенскомъ, Хабаровскомъ и Николаевскомъ, а также по рѣкѣ Зеѣ до зейскаго склада (657 верстъ) и отъ Николаевска по рѣкѣ Аргуни до кербинскаго склада (450 верстъ). Фрахты обоихъ пароходствъ очень высокіе—съ пассажировъ I класса 2½ к., II класса 1½ к. и III класса (на палубѣ) ⅛ к. съ версты, грузы $^1/_{18}$ к. съ пуда вверхъ по теченію и $^1/_{36}$ к. съ пуда внизъ по теченію. Хлѣбъ $^1/_{21}$ и $^1/_{45}$ к. съ пуда и версты.

По Буреѣ плаваютъ пока только два парохода ниманской золотопромышленной компаніи. Пароходство по Сунгари только что начинается.

Съ постройкой сибирской дороги и общимъ подъемомъ промышленной жизни въ Сибири значеніе Амура, какъ транзитнаго пути, изъ Европейской Россіи въ Хабаровскъ—административный центръ Уссурійскаго края, очень поднялось. И теперь уже недостатокъ рельсоваго соединенія Хабаровска съ остальною частью сибирскаго пути стараются восполнить устройствомъ смѣшаннаго желѣзнодорожно-воднаго уссурійско-амурскаго сообщенія, о которомъ скажемъ ниже.

III

Морской путь въ Сибирь.

Сибирь омывается морями: съ сѣвера—Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ и съ востока—Великимъ океаномъ, образующимъ у береговъ ея внутреннія моря—Камчатское и Охотское. Доступъ въ Сибирь моремъ возможенъ съ сѣвера и съ востока.

Сѣверный путь въ Сибирь извѣстенъ былъ очень давно. Въ концѣ XVI вѣка русскіе торговые люди плавали уже по Ледовитому океану къ устьямъ рѣки Таза, гдѣ былъ основанъ даже цѣлый городокъ Мангазея, ведшій мѣновую торговлю съ самоѣдами. Вслѣдъ за русскими въ новооснованный городъ устремились и иностранцы—англичане, голландцы, и наплывъ западныхъ гостей вызвалъ въ началѣ XVII вѣка опасенія тобольскаго воеводы князя Куракина, который доносилъ царю Михаилу Ѳеодоровичу, что „нѣмцы лѣзутъ въ Русь

и на этотъ разъ чрезъ далекое Студеное море, чрезъ Сибирь, гдѣ стоять противъ многихъ людей не кѣмъ". Московское правительство того времени, отличавшееся присущею и до сихъ поръ Москвѣ западобоязнью, тотчасъ же отозвалось на эту жалобу и особымъ указомъ запретило пропускъ иностранныхъ судовъ въ Мангазею; вслѣдъ за иностранцами перестали плавать и русскіе, и путь черезъ Сѣверный Ледовитый океанъ совсѣмъ закрылся до второй половины прошлаго вѣка, когда онъ былъ такъ основательно позабытъ, что его пришлось вновь открыть экспедиціямъ Іогансена въ 1860 г., Виггинса въ 1874 г. и Норденшильда въ 1875—1876 годахъ.

Въ 1876 году въ устье Енисея пришли два парохода: одинъ изъ нихъ, пароходъ „Имеръ", былъ снаряженъ шведскимъ профессоромъ Норденшильдомъ при содѣйствіи готенбургскаго купца Диксона и потомственнаго почетнаго гражданина А. М. Сибирякова; другой пароходъ, англійскій, подъ командою капитана Виггинса, который даже поднялся на значительное разстояніе вверхъ по рѣкѣ, былъ также снаряженъ при содѣйствіи А. М. Сибирякова, привлекшаго къ этому предпріятію англійскаго негоціанта Гарднера, и предназначался для принятія на Енисеѣ груза графита съ ломокъ купца Сидорова. На пароходѣ „Имеръ" были привезены товары, составляющіе предметы потребности мѣстнаго населенія, какъ-то: сельскохозяйственныя и ремесленныя орудія, посуда, соль, рыболовныя принадлежности, бумага, желѣзныя и стеклянныя издѣлія, сигары низкаго сорта и пр., всего на сумму 20 тыс. руб. Во вниманіе къ полезной цѣли этой экспедиціи было разрѣшено не взыскивать съ привезенныхъ ею грузовъ пошлины.

Въ томъ же году устье рѣки Оби было изслѣдовано тремя рѣчными экспедиціями, спустившимися внизъ по теченію, а именно экспедиціями, снаряженными обществами „содѣйствія русскому торговому мореходству" и „содѣйствія русской промышленности и торговлѣ", а также нѣмецкою экспедиціею съ участіемъ профессора Брема, подъ руководствомъ доктора Финша [1]).

Успѣхъ этихъ экспедицій какъ въ устье Енисея, такъ и въ устье Оби, доказалъ полную возможность достиженія Сибири черезъ Ледовитый океанъ, и вызвалъ въ слѣдующіе годы цѣлый рядъ экспедицій изъ Западной Европы въ Сибирь уже съ коммерческими цѣлями. Вначалѣ, однако, не всѣмъ кораблямъ удавалось проплыть въ устья сибирскихъ рѣкъ, вслѣдствіе недостаточнаго знакомства съ условіями плаванія по Карскому морю. Такъ, изъ 34 кораблей, отправленныхъ въ періодъ съ 1877 по 1886 годъ, только 14 достигло цѣли назначенія. Въ послѣдующіе годы экспедиціями руководили болѣе опытные мо-

[1]) См. брошюру „О торговыхъ сношеніяхъ Сибири, морскимъ путемъ, съ иностранными портами", Спб. 1879. Изданіе д-та там. сб.

ряки и съ 1887 по 1896 годъ изъ 38 пароходовъ, 35 благополучно достигли устьевъ Оби и Енисея и выгрузили свои грузы.

Слѣдующіе три года, 1896, 1897 и 1898, были особенно удачны Такъ, въ 1897 году девять пароходовъ фирмы „Лейборнъ Поппамъ", впослѣдствіи „Поппамъ и Виллетъ", прибыли къ сѣвернымъ берегамъ Сибири: пять изъ нихъ направились въ устье Енисея, четыре въ устье Оби къ бухтѣ Находка. Тамъ ихъ ожидали четыре рѣчныхъ парохода съ 6 баржами. Англійскіе пароходы привезли 218 тыс. пудовъ груза — всего болѣе кирпичнаго чая (118 тыс. пудовъ), а также желѣза, чугуна, каучука, консервовъ, рыбы, и взяли, въ свою очередь, 170 тыс. пудовъ пшеницы и овса. Въ 1898 году въ ту же „Находку" опять прибыли 4 парохода съ 315 тыс. пудовъ груза и взяли 213 тыс. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ и 15 тыс. пудовъ досокъ, канатовъ, волоса, шерсти, роговъ, кожи и т. п.

Эти сношенія, дѣлавшіяся все постояннѣе, казалось бы, могли обратиться уже въ правильные, срочные рейсы, тѣмъ болѣе, что таможенныя льготы дѣлали ихъ выгодными, но тутъ произошли два обстоятельства, снова закрывшія морской путь въ Сибирь на неопредѣленное время.

Первое состояло въ отмѣнѣ безпошлиннаго ввоза въ Сибирь черезъ Ледовитый океанъ. На основаніи Высочайше утвержденнаго 24 апрѣля 1898 года положенія комитета министровъ, разрѣшенъ безпошлинный ввозъ на 10 лѣтъ только иностранныхъ машинъ и частей къ нимъ, потребныхъ для сибирской и уральской золотопромышленности. Всѣ прочія льготы отмѣнены. Мѣра эта была принята, во-первыхъ, потому, что съ постройкой сибирской желѣзной дороги, при безпошлинномъ и за льготную пошлину ввозѣ товаровъ въ устье Оби, сдѣлался бы возможнымъ ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Европейскую Россію черезъ Сибирь; во-вторыхъ, для того, чтобы распространить общія условія торговли также и на Сибирь; въ третьихъ, въ этой странѣ видѣли естественный рынокъ сбыта для произведеній московской промышленности.

Второе состояло въ неудачѣ экспедиціи фирмы „Поппамъ и Виллетъ" 1899 года, доказавшей, что Карское море проходимо не каждый годъ. Въ этомъ году экспедиція была снаряжена въ особенно широкихъ размѣрахъ, такъ какъ за предыдущіе годы удалось добиться и болѣе дешевыхъ фрахтовъ по сибирскимъ рѣкамъ и болѣе дешевой страховки товаровъ. Но лѣто 1899 года оказалось особенно холоднымъ. Кораблямъ фирмы „Поппамъ и Виллетъ" не удалось пробиться черезъ льды Карскаго моря; одинъ изъ нихъ даже и вовсе погибъ въ борьбѣ со льдами. Посланный имъ на помощь ледоколъ „Ермакъ" самъ потерпѣлъ тяжелыя поврежденія и вынужденъ былъ воротиться для необходимыхъ исправленій. Послѣ возвращенія въ Лондонъ судовъ,

принимавшихъ участіе въ экспедиціи, фирма „Поппамъ и Виллетъ“ обратилась съ просьбой къ русскому правительству о разрѣшеніи ввезти принятый ею грузъ 155 тыс. пудовъ кирпичнаго чая черезъ сухопутную границу, съ уплатой пошлины, назначенной для устьевъ сибирскихъ рѣкъ, т. е. по 6 р. 74 к. Но ходатайство это было отклонено, а такъ какъ пошлина съ чаевъ, ввозимыхъ черезъ европейскую границу, назначена въ размѣрѣ 31 р. съ пуда, т. е. превышала продажную стоимость чая, то фирмѣ пришлось доставить весь грузъ чая обратно въ Ханькоу, т. е. потерять всю операцію и возвратить отправителямъ фрахтъ и убытки, причиненные невыполненіемъ договора. Эта неудача заставила фирму „Поппамъ и Виллетъ“ ликвидировать дѣла, и съ тѣхъ поръ отправка судовъ въ сѣверную Сибирь прекратилась.

Такова вкратцѣ исторія морского пути въ Сибирь черезъ Сѣверный Ледовитый океанъ.

Разсмотримъ теперь условія его совершенія и значеніе какъ абсолютное, такъ и по отношенію къ сибирской желѣзной дорогѣ.

Сѣверный путь начинается изъ норвежскаго порта Вардэ, гдѣ корабли должны запастись углемъ на все плаваніе; возможно, впрочемъ, забирать уголь и въ портѣ Екатерининскомъ на Мурманскомъ берегу. Отсюда корабли могутъ идти довольно безпрепятственно до Новой Земли, отдѣляющей Карское море. Проникнуть въ Карское море можно черезъ проливы Югорскій шаръ, Карскія ворота и Маточкинъ шаръ. Обыкновенно выбираютъ первый изъ этихъ трехъ проливовъ, свободный ото льдовъ въ августѣ мѣсяцѣ. Но какъ показалъ опытъ 1899 года, иные годы онъ освобождается ото льда только въ сентябрѣ. Отсюда корабли идутъ вдоль береговъ до Обской губы и пристани Находки или нѣсколько далѣе до устьевъ Енисея къ Гольчихѣ. Плаванье приходится совершать среди незнакомаго, часто туманнаго моря, не имѣющаго ни маяковъ, ни гаваней, куда бы можно было укрыться въ случаѣ бури. Бухта Находка очень обширна, окружена довольно высокими холмами. Это прекрасное убѣжище для рѣчныхъ пароходовъ; но она довольно мелка, такъ что корабли должны сгрузить часть товара еще до входа въ бухту. Карское море свободно ото льдовъ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ. Но такъ какъ рѣчные пароходы должны уйти изъ Находки не позже 24 сентября, чтобы достичь Тюменя и Томска до замерзанія рѣкъ, то если корабли прибудутъ къ 24 августа, перегрузка можетъ продолжаться не долѣе одного мѣсяца. Перегрузка же эта часто прерывается бурями и совершается медленно, такъ какъ ни приспособленій, ни даже населенія здѣсь нѣтъ никакого и перегрузка совершается ручной работой самого экипажа. Путь отъ береговъ Англіи до бухты Находки продол-

жается около двухъ недѣль. Такимъ образомъ, въ годъ нельзя сдѣлать болѣе одного рейса. Однимъ изъ существенныхъ, хотя и устранимыхъ препятствій является отсутствіе телеграфнаго сообщенія на сѣверѣ. Крайнимъ пунктомъ, соединеннымъ телеграфомъ, является Тобольскъ, и только по телеграфу изъ Тобольска удается условиться о времени прибытія въ бухту Находку. Случайное запозданіе въ прибытіи туда одной изъ сторонъ влечетъ за собою полную неудачу всей экспедиціи. Было два случая, что рѣчные пароходы прибывали къ назначенному времени, ждали до назначеннаго срока, а затѣмъ, опасаясь замерзанія рѣки, уходили обратно, а на слѣдующій день являлись англійскіе корабли и не находили никого. Обѣ стороны, за неимѣніемъ мѣста для складовъ, не выгружали товаровъ и должны были возвращаться восвояси съ прежнимъ грузомъ и нести убытки.

Тѣмъ не менѣе, морской путь въ Сибирь имѣетъ за собой немалыя преимущества. Прежде всего—это самый дешевый путь для вывоза сибирскаго хлѣба. Дѣйствительно, провозъ пуда пшеницы отъ станціи Обь, ближайшей къ барнаульскому раіону, обходится: до Архангельска, черезъ Котласъ, 39,47 к., до Петербурга—56,90 к., до Ревеля—58,75 к. Фрахтъ отъ Барнаула до Оби—5 к., и отъ Архангельска или балтійскихъ портовъ до Лондона—10,00 к. Такимъ образомъ, пользуясь желѣзной дорогой нельзя перевезти пудъ алтайскаго хлѣба до Лондона дешевле какъ за 54,47 к. При цѣнѣ на пшеницу на мѣстѣ въ среднемъ 40 к., желѣзнодорожнымъ путемъ можно отправлять сибирскую пшеницу лишь въ періоды высокихъ цѣнъ, когда онѣ подымаются до 1 рубля и выше. Морской же путь гораздо дешевле: фрахтъ отъ Барнаула до Находки въ послѣднюю экспедицію 1899 г. составлялъ 16 к. и, конечно, можетъ быть и еще пониженъ. Корабли «Поппамъ и Виллетъ» тоже опредѣлили фрахтъ на пшеницу въ 16 к. съ пуда отъ Находки до Лондона. Итого провозъ пшеницы отъ Барнаула до Лондона можетъ обходиться въ 32 к. съ пуда, то есть почти вдвое дешевле, и хлѣбъ этотъ можетъ съ выгодою отправляться даже въ періоды самыхъ низкихъ цѣнъ. О минусинскомъ хлѣбѣ, совершенно не имѣющемъ выхода заграницу по желѣзной дорогѣ, и говорить нечего; для него путь черезъ Ледовитый океанъ единственный.

Кромѣ хлѣба, этимъ путемъ могутъ вывозиться продукты сѣверныхъ областей Сибири—дерево изъ лѣсовъ, растущихъ по берегамъ Енисея и его притоковъ, графитъ, добываемый вблизи Туруханска. Ломки его могли бы быть лучше разрабатываемы съ установленіемъ правильныхъ сношеній. Сверхъ того, могли бы быть разрабатываемы другія минеральныя богатства сѣверной Сибири.

Что касается ввоза, то этимъ путемъ особенно желателенъ привозъ машинъ для золотыхъ и другихъ пріисковъ, земледѣльческихъ машинъ, а также всякаго рода заграничныхъ товаровъ, входящихъ въ ежедневное потребленіе населенія Сибири.

Несмотря на такія возможности, какъ видимъ, сѣверный морской путь развивался исключительно подъ вліяніемъ таможенныхъ облегченій; когда же льготы были отмѣнены, а сибирская желѣзная дорога дала иной выходъ изъ Сибири и иной путь для снабженія ея предметами обрабатывающей промышленности, путь этотъ закрылся, отчасти и подъ вліяніемъ таможенныхъ стѣсненій, но главнымъ образомъ потому, что это слишкомъ неудобный и невѣрный путь, чтобы онъ могъ конкуррировать съ сибирской желѣзной дорогой. И ранѣе ея постройки, онъ существовалъ только потому, что пользовался особымъ покровительствомъ.

Итакъ, первое вліяніе сибирской желѣзной дороги на сѣверный морской путь таково, что онъ прекратилъ свое существованіе. Но несомнѣнно, что, благодаря той же сибирской желѣзной дорогѣ, сѣверный морской путь получитъ свое новое значеніе и снова оживетъ. А именно, какъ увидимъ, благодаря постройкѣ сибирской дороги, увеличились переселенія въ Сибирь. Наши переселенцы знаютъ пока только одно дѣло—обработывать землю. Въ настоящее время, за отсутствіемъ сбыта, Сибирь производитъ сравнительно незначительные избытки, легко могущіе получать себѣ помѣщеніе на Уралѣ, въ Европейской Россіи, въ Восточной Сибири. Заграницу вывозится сравнительно мало хлѣба. Но современемъ производительность сибирскаго земледѣлія повысится, и тогда надо будетъ серьезно думать о помѣщеніи хлѣба на всемірномъ рынкѣ. Въ свою очередь, и сибирская желѣзная дорога, съ дальнѣйшимъ своимъ развитіемъ, не будетъ такъ ревниво искать ввознаго въ Сибирь груза, какъ ищетъ его теперь. И тогда наступитъ время для оживленія морскихъ сношеній съ Сибирью черезъ Ледовитый океанъ. Тогда сношенія эти станутъ и легче. Наше правительство не оставляетъ изслѣдованій сѣверныхъ береговъ Сибири, и не будутъ повторяться случаи вынужденной зимовки вслѣдствіе поврежденій пароходовъ изъ за неизвѣстности пути. Будутъ поставлены, гдѣ нужно, маяки, телеграфъ будетъ доведенъ дальше до самой Гольчихи и Находки. Экибастузскій и судженскій уголь можно будетъ сплавлять до самыхъ устьевъ Оби и Енисея, и кораблямъ не будетъ надобности брать съ собой запасы его въ оба конца въ Вардэ. И что сибирская дорога убила, то она и возстановитъ въ новой силѣ и совершенствѣ.

Съ востока Сибирь омывается Великимъ океаномъ, и въ южной своей части имѣетъ нѣсколько портовъ, открытыхъ большую часть года. Важнѣйшими изъ нихъ являются Владивостокъ и Николаевскъ на Амурѣ. Остальные—Аянъ, Охотскъ, Петропавловскъ (въ Камчаткѣ) имѣютъ узко мѣстное значеніе.

Владивостокъ долгое время служилъ входнымъ портомъ для всей Восточной Сибири, да и понынѣ ввозъ въ эту область производится преимущественно черезъ этотъ портъ. Владивостокская бухта была занята въ 1860 году, и тогда же было положено основаніе городу; но лишь въ 1865 году Владивостокъ былъ сдѣланъ портомъ, съ объявленіемъ его порто-франко. Въ 1872 году главный портъ на Великомъ океанѣ переведенъ во Владивостокъ, и съ этого времени онъ начинаетъ расти и пріобрѣтаетъ торговое значеніе.

Сношенія съ Владивостокомъ долгое время производились на военныхъ судахъ или на иностранныхъ пароходахъ, въ большомъ количествѣ его посѣщавшихъ. Лишь съ 1880 года установлено прямое сообщеніе между Одессою и этимъ портомъ на судахъ добровольнаго флота.

Въ 1891 году было положено основаніе великой сибирской желѣзной дороги во Владивостокѣ, и съ этого года торговыя сношенія его сильно увеличились. Кромѣ предметовъ для потребленія Восточной Сибири, въ этотъ портъ стали подвозить матеріалы для постройки желѣзной дороги и необходимыя пищевыя средства для пропитанія рабочихъ, занятыхъ постройкою желѣзной дороги. Но такъ какъ Владивостокъ до 1901 года оставался порто-франко, то преобладающее количество прибывавшихъ въ этотъ городъ пароходовъ были иностранные, какъ это можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы:

Прибыло во Владивостокъ.	1890.		1891.		1892.		1893.		1894.	
	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.
Всего судовъ	115	98,528	117	101,255	138	117,955	136	134,864	144	148,995
въ томъ числѣ:										
подъ флагомъ:										
русскимъ . . .	28	30,516	41	39,734	46	44,087	45	49,533	51	60,300
германскимъ. .	35	27,289	26	21,048	47	32,439	35	29,015	55	40,165
норвежскимъ. .	14	8,508	15	9,662	6	5,234	15	11,157	8	8,372
англійскимъ . .	10	9,390	9	9,513	10	10,177	17	21,233	13	18,537
японскимъ. . .	21	20,752	21	19,706	23	24,518	22	24,577	16	20,097
американскимъ.	7	2,073	4	831	6	1,500	3	1,113	1	1,524

	1895.		1896.		1897.		1898.	
	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.	Число судовъ.	Общая вмѣстимость, въ тоннахъ.
Всего судовъ	171	194,078	266	277,872	244	287,268	292	360,087
въ томъ числѣ:								
подъ флагомъ:								
русскимъ	60	74,563	70	102,224	56	97,125	55	100,379
германскимъ . . .	52	39,088	97	75,118	84	69,515	99	88,757
норвежскимъ . . .	19	23,804	31	25,949	29	28,132	49	50,522
англійскимъ . . .	28	42,900	15	21,138	22	34,444	39	59,522
японскимъ	7	8,420	38	43,281	45	48,800	36	47,034
американскимъ . .	4	2,366	4	4,217	4	5,153	4	3,305

Изъ этой таблицы мы видимъ, что за послѣднее десятилѣтіе прошлаго вѣка число судовъ, прибывающихъ во Владивостокъ, почти утроилось, а вмѣстимость ихъ учетверилась, то есть стали прибывать пароходы большей вмѣстимости, провозившіе большія количества груза. Хотя по количеству привозимыхъ грузовъ русскому флагу все время принадлежало первое мѣсто, но въ общей сложности на русскихъ пароходахъ привозилось всего отъ ¼ до ⅓ всего количества грузовъ, ввозимыхъ во Владивостокъ, а по числу судовъ русскій флагъ уступалъ германскому. Если принять во вниманіе, что при этомъ на русскихъ пароходахъ прибывали преимущественно казенные грузы для надобностей военнаго и морского вѣдомствъ и уссурійской желѣзной дороги, то станетъ ясно, что до послѣдняго года вся торговля Восточной Сибири находилась въ иностранныхъ рукахъ. Это и неудивительно. Главною торговою фирмою для Владивостока и всей вообще Восточной Сибири являлась гамбургская фирма Кунстъ и Альберсъ, имѣвшая склады во Владивостокѣ и отдѣленія въ Срѣтенскѣ, Благовѣщенскѣ и Хабаровскѣ. Далѣе, близость Японіи дѣлала вполнѣ естественнымъ наплывъ въ города Восточной Сибири японскихъ товаровъ. Эти обстоятельства, въ связи съ отдаленностью Россіи морскимъ путемъ, и съ тѣмъ обстоятельствомъ, что до послѣднихъ лѣтъ единственнымъ русскимъ пароходствомъ, поддерживавшимъ сношенія съ дальнимъ Востокомъ являлся добровольный флотъ, и дѣлали изъ Восточной Сибири рынокъ для иностранныхъ товаровъ. Съ 1901 года, съ уничтоженіемъ порто-франко во Владивостокѣ и съ возникновеніемъ цѣлаго ряда новыхъ пароходныхъ обществъ, держащихъ рейсы на дальній Востокъ, положеніе это измѣнилось.

Добровольный флотъ возникъ, какъ извѣстно, въ послѣднюю турецкую войну на средства, собранныя по подпискѣ. По окончаніи войны пріобрѣтенные корабли вошли въ составъ тихоокеанской эскадры адмирала Лесовскаго, а съ 1882 года дѣятельность добровольнаго флота носитъ чисто коммерческій характеръ, и именно обслужи-

ваетъ сообщеніе между Европейской Россіей и дальнимъ Востокомъ, куда на судахъ добровольнаго флота перевозятся—ссыльные, поселенцы, казенные грузы и, по мѣрѣ возможности, частные. Но, занимаясь коммерческими перевозками, добровольный флотъ все-таки при заказѣ новыхъ судовъ имѣетъ въ виду возможную ихъ службу, какъ военныхъ крейсеровъ. А такая двойственность цѣли добровольнаго флота дѣлаетъ перевозку грузовъ на его пароходахъ очень дорогою. Поэтому и фрахты добровольнаго флота отъ Одессы до Владивостока составляютъ 60—70 к. съ пудофута и почти вдвое превышаютъ фрахты германскихъ коммерческихъ судовъ изъ Гамбурга во Владивостокъ. При такой высотѣ фрахта, незначительномъ обратномъ грузѣ изъ Владивостока и Николаевска, куда тоже заходятъ суда добровольнаго флота, и вялости сношеній Россіи съ Индіей и Китаемъ, откуда только и могутъ быть взяты обратные грузы, сношенія между Одессой и Владивостокомъ развивались медленно и лишь на счетъ казенныхъ и желѣзнодорожныхъ грузовъ. Тѣмъ не менѣе, добровольный флотъ къ концу 1900 года имѣлъ уже 21 пароходъ и совершалъ рейсы ежемѣсячно изъ Одессы, а въ весенніе мѣсяцы даже по два раза въ мѣсяцъ, и, кромѣ того, держалъ рейсы изъ С.-Петербурга.

Количество перевезенныхъ добровольнымъ флотомъ на дальній Востокъ грузовъ выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
	Пудофутовъ.					
Всего перевезено грузовъ	3.400,716	3.658,357	3.732,987	5.306,741	5.318,027	3.989,316
въ томъ числѣ: для сибирской и китайской ж. д. . . .	1.503,097	1.590,904	1.566,445	2.683,258	2.493,509	921,721
для вѣдомствъ: военнаго . .	704,165	395,125	463,598	827,589	608,540	907,291
морского . .	278,488	140,900	199,077	140,876	107,270	250,513
для министерства внутр. дѣлъ. . .	310,126	316,144	185,386	177,592	225,256	356,049
для почтоваго вѣдомства .	—	—	57,673	8,826	51,797	25,177
Итого казенныхъ грузовъ . .	2.795,860	2.443,073	2.472,179	3.838,241	3.486,372	2.460,751
Частныхъ грузовъ	604,856	1.215,284	1.260,808	1.468,500	1.931,655	1.528,565

Наибольшая часть этихъ грузовъ шла во Владивостокъ: въ 1895 г.—2.861,273 пудофута, въ 1896 г.—3.030,813 пф., въ 1897 г.—3.134,236 пф., въ 1898 г.—3.943,038 пф., въ 1899 г.—4.135,070 пф. и въ 1900 г.—2.571,279 пф. Съ 1898 г. начинаются довольно значительныя перевозки—до 1 милліона пудофутовъ въ Портъ-Артуръ. Количество же обратныхъ грузовъ составляло: въ 1898 г.—61,977 тоннъ, въ 1899 г.—59,848 тоннъ и въ 1900 г.—58,007 тоннъ. Важнѣйшими обратными грузами были—чай, копра, рисъ, перецъ и япон-

скія издѣлія; всѣ эти грузы, конечно, забирались добровольнымъ флотомъ изъ попутныхъ иностранныхъ портовъ.

Изъ этихъ цифръ усматривается уже оживленіе частныхъ торговыхъ сношеній съ началомъ постройки уссурійской желѣзной дороги. Сношенія эти стали еще оживленнѣе съ закрытіемъ въ 1901 г. порто-франко во Владивостокѣ. Съ этого года держитъ срочные рейсы изъ Одессы на дальній Востокъ, кромѣ добровольнаго флота, еще русское общество пароходства и торговли, восточно-азіятское пароходное общество, основанное на датскія средства (но пароходы его плаваютъ подъ русскимъ флагомъ), русско-балтійское пароходное общество и сѣверное пароходное общество. Каждое изъ этихъ пароходствъ имѣетъ 4—6 большихъ морскихъ судовъ, вмѣщающихъ отъ 2,000 до 3,000 морскихъ тоннъ. Восточно-азіятское пароходство, располагающее шестью большими пароходами, вмѣстимостью до 400 тыс. пуд. каждый, наравнѣ съ добровольнымъ флотомъ, ежегодно держитъ по нѣсколько срочныхъ рейсовъ изъ Одессы на дальній Востокъ. Наконецъ, сношенія между Владивостокомъ, Николаевскомъ и другими портами Сибири и Сахалина въ мѣстномъ сообщеніи поддерживаются еще съ восьмидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія пароходствомъ Шевелева, въ послѣднее время пріобрѣтеннымъ правленіемъ восточно-китайской дороги.

Съ своей стороны, правленіе общества восточно-китайской желѣзной дороги, преслѣдуя цѣли: во время постройки дороги обезпечить срочную доставку необходимыхъ для дороги грузовъ, матеріаловъ и рабочихъ и тѣмъ содѣйствовать успѣшному ходу постройки дороги, а въ періодъ уже эксплоатаціи ея связать пароходными рейсами конечные пункты дороги—Дальній и Владивостокъ—съ главнѣйшими портами Китая, Японіи и Кореи и тѣмъ обезпечить правильную и скорую передачу почты, пассажировъ и грузовъ, кои будутъ слѣдовать изъ Россіи и Западной Европы на дальній Востокъ и обратно,—организовало съ 1899 года свое собственное морское пароходство. Съ этой цѣлью оно пріобрѣло пароходы Шевелева, взявъ на себя также и обязательства по содержанію субсидируемыхъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ рейсовъ въ Охотское море и въ Татарскій проливъ, а также заказало нѣсколько новыхъ пароходовъ въ Англіи, Германіи и въ Шанхаѣ. Въ настоящее время пароходство располагаетъ слѣдующими 19 пароходами: „Амуръ“, „Аргунь“, „Шилка“, „Нонни“, всѣ четыре подъемной силы каждый 2,000 тоннъ, быстроходные „Монголія“ и „Маньчжурія“, развивающіе скорость 16,4 узла, подъемной силы 1,650 тоннъ; „Гиринъ“, подъемной силы 1,439 тоннъ, „Инкоу“ (1,200 пудовъ), „Мукденъ“ (1,582 тонны), „Нингута“ (39,800 пуд.), „Сибирякъ“ (8 тоннъ, для береговой службы), „Новикъ“ (12,000 п.), „Сунгари“ (740 тоннъ), „Цицикаръ“ (87,000 пуд.), „Харбинъ“ (4,000 тоннъ), „Хайларъ“ (250,000 пуд.), „Нагаданъ“ (60 тоннъ), „Зея“ (550

тонн) и „Буря“ (550 тонн) и обслуживаетъ ими нижеслѣдующіе срочные рейсы для перевозки пассажировъ, казенныхъ и частныхъ грузовъ: 4 рейса въ годъ въ порты Охотскаго моря, срочные рейсы вдоль Татарскаго пролива изъ Владивостока въ порты Сахалина и въ Николаевскъ на Амурѣ; рейсы мѣстнаго сообщенія по заливу Петра Великаго на разстоянія, не превышающія 70 миль отъ Владивостока; рейсы Артуръ—Нагасаки—Владивостокъ; Артуръ—Корейскіе порты—Владивостокъ; Артуръ—Шанхай и Артуръ—Дальній—Чифу.

Первые два года эксплоатаціи пароходства общества китайской восточной желѣзной дороги дали слѣдующіе результаты. Въ 1899 году перевезено грузовъ общества (желѣзной дороги) 1.275,000 пуд., частныхъ—145,000 пуд., разнаго рода цѣнностей (денегъ, золота и т. п.) на 3.100,000 руб., пассажировъ—39,000 человѣкъ. Въ 1900 году—грузовъ: казенныхъ—192,000 пуд., частныхъ 3.350,000 пуд., разнаго рода цѣнностей на 9.700,000 руб.; пассажировъ—63,000 человѣкъ.

Такимъ образомъ, мы видимъ, что торговыя сношенія съ Сибирью черезъ Великій океанъ отъ постройки сибирской дороги не только не упали, но развились еще сильнѣе. Изъ этого, однако, отнюдь не слѣдуетъ, чтобы сухопутная дорога не отняла отъ морского пути части перевозокъ, принадлежащихъ ей по праву. Такъ, прежде всего на сибирскую дорогу перешли почти всѣ пассажиры. Теперь уже рѣдко кто ѣздитъ не только во Владивостокъ, но даже и въ Портъ-Артуръ моремъ. Переселенцы же еще съ 1899 года, когда забайкальская дорога находилась еще въ постройкѣ, и правильнаго движенія по ней еще не производилось, а ходили только рабочіе поѣзда, по спеціальному ходатайству переселенческаго управленія, стали направляться сухимъ путемъ черезъ сибирскую и забайкальскую желѣзную дорогу. Этотъ путь оказался, если и не всегда болѣе скорымъ, то, во всякомъ случаѣ, болѣе дешевымъ и болѣе здоровымъ. Дѣйствительно, на пароходахъ добровольнаго флота переселенцы, пробѣгая черезъ всѣ климаты отъ умѣреннаго до жаркаго, помѣщаясь на тѣсныхъ палубахъ, очень часто заболѣвали заразными болѣзнями и гибли во множествѣ. Средняя смертность партіи доходила до 2,5%. Особенно много умирало дѣтей. Съ переходомъ на желѣзнодорожный путь смертность понизилась до 0,5%, и то объяснялась не заболѣваніями, а несчастными случаями на неустроенномъ еще пути. Тутъ можно было въ пути отдѣлять больныхъ на переселенческихъ пунктахъ, да и сами условія путешествія оказывались болѣе привычными для переселенцевъ.

Что касается грузоваго движенія, то пока снабженіе Приморской области происходитъ попрежнему съ моря. Даже хлѣбъ попрежнему ѣдятъ преимущественно американскій. Мясо, масло, овощи привозятся все еще изъ Японіи и Китая—изъ Чифу. Но уже замѣчается начинающееся тяготѣніе сибирскаго хлѣба на востокъ, и если онъ еще не доходитъ до Владивостока, то Благовѣщенскъ, вѣроятно,

питается уже сибирскимъ хлѣбомъ. Вывозныхъ грузовъ Приморская область производитъ мало, и ихъ перевозится немного какъ моремъ, такъ и черезъ Сибирь; но нѣкоторые китайскіе товары, напримѣръ, чай уже направляются отчасти черезъ Владивостокъ и сибирскую желѣзную дорогу.

Впрочемъ, эта конкурренція относится только до болѣе дорогихъ грузовъ. Дешевые, массовые товары, попрежнему пойдутъ моремъ, и вліяніе сибирской дороги въ этомъ отношеніи не можетъ выражаться въ одной конкурренціи. Оно болѣе сложное. По мнѣнію Виденфельда [1]), съ окончаніемъ постройки уссурійской дороги торговля Владивостока должна упасть, особенно послѣ постройки маньчжурской дороги. Объясняетъ это Виденфельдъ тѣмъ, что въ настоящее время во Владивостокъ ввозятся преимущественно строительные грузы для сибирской дороги; съ окончаніемъ уссурійской дороги ввозились въ порты Дальній и Артуръ такіе же грузы для восточно-китайской желѣзной дороги. Съ окончаніемъ постройки этихъ желѣзнодорожныхъ линій должна прекратиться и перевозка товаровъ. Но такое воззрѣніе неосновательно пессимистично. Русское правительство строитъ желѣзную дорогу не изъ удовольствія строить, а потому, что нашъ азіятскій Востокъ и Маньчжурія нуждаются для своего развитія въ желѣзной дорогѣ. И когда она будетъ выстроена, начнется развитіе края, разовьется его торговля и промышленность, возрастетъ населеніе, тогда потребуются новые товары въ еще болѣе значительномъ количествѣ. Тотъ фактъ, что многіе владивостокскіе купцы уже теперь переселяются въ Портъ-Артуръ и открываютъ тамъ свои конторы—ничего не доказываетъ. Вмѣсто нихъ приходятъ во Владивостокъ другія фирмы. Во всякомъ случаѣ, въ настоящее время никакой остановки въ ростѣ Владивостока не замѣчается, а статистика даже добровольнаго флота, на которомъ ввозится въ Приморскую область лишь незначительная часть частныхъ товаровъ, указываетъ на ежегодный ростъ частныхъ грузовъ. Если съ окончаніемъ желѣзнодорожнаго строительства и будетъ обнаружено нѣкоторое сокращеніе торговыхъ оборотовъ, то оно будетъ продолжаться лишь очень короткое время, а затѣмъ количество перевозокъ снова начнетъ возрастать изъ года въ годъ.

IV.

Прямыя сообщенія сибирской желѣзной дороги.

Обзоръ нашъ путей сообщенія съ Сибирью былъ бы не полонъ, если бы мы не упомянули о прямыхъ сообщеніяхъ, въ которыхъ участвуетъ сибирская желѣзная дорога, облегчая сношенія жителей Сибири за предѣлами желѣзнодорожныхъ станцій.

[1]) Die Sibirische Bahn, SS. 144—146.

Важнѣйшими прямыми сообщеніями, въ которыхъ участвуетъ сибирская желѣзная дорога, являются нижеслѣдующія.

1. Сибирскія транспортныя конторы. Когда постройка сибирской желѣзной дороги находилась еще въ самомъ началѣ, и правильнаго движенія по желѣзной дорогѣ еще не производилось, управленіе по сооруженію сибирской желѣзной дороги открыло съ 1 декабря 1896 г. транспортныя конторы на станціи Обь и въ городахъ Томскѣ, Маріинскѣ, Ачинскѣ и Красноярскѣ. Конторы эти занимались продажею пассажирскихъ билетовъ, пріемомъ и отправленіемъ багажа и грузовъ, страхованіемъ и храненіемъ ихъ, операціями по наложеннымъ платежамъ, упаковкою и укладкою товаровъ, увѣдомленіемъ товарохозяевъ о прибывшихъ на ихъ имя грузовъ и, наконецъ, водяною и гужевою перевозкою. Такимъ образомъ, еще до окончанія постройки сибирской желѣзной дороги обыватели Сибири пользовались преимуществами прямого сообщенія со всею остальною сѣтью, т. е. могли отправлять и получать товары по одной накладной, выдаваемой на станціи отправленія. Впослѣдствіи такія же транспортныя конторы были открыты на нѣкоторыхъ другихъ станціяхъ сибирской желѣзной дороги—въ Черемошникахъ, Боготолѣ, Канскѣ. Само собой разумѣется, что съ открытіемъ правильнаго движенія по сибирской дорогѣ 1 января 1898 года всѣ эти транспортныя конторы были закрыты, за исключеніемъ конторы въ Томскѣ, которая была преобразована въ городскую станцію и дѣйствуетъ на одинаковыхъ основаніяхъ съ городскими станціями другихъ большихъ городовъ. Такія же городскія станціи были открыты въ другихъ большихъ городахъ Сибири—Омскѣ, Иркутскѣ и Владивостокѣ.

Другое значеніе имѣютъ транспортныя конторы, открытыя въ городахъ Минусинскѣ, Енисейскѣ, Семипалатинскѣ, Барнаулѣ и Бійскѣ, открытыя въ 1899 году. Города эти на желѣзной дорогѣ не лежатъ, но при посредствѣ транспортныхъ конторъ получили возможность вступить въ прямое сообщеніе со всѣми станціями русской сѣти. А именно, эти транспортныя конторы принимаютъ къ перевозкѣ грузы наравнѣ съ желѣзнодорожными станціями до любой станціи сѣти; точно также и любая станція сѣти можетъ отослать свой грузъ въ одинъ изъ этихъ городовъ. Само собой разумѣется, что собственно желѣзнодорожная перевозка начинается или кончается на одной изъ ближайшихъ къ этимъ городамъ станцій—въ Красноярскѣ (для Минусинска и Енисейска), въ Ачинскѣ (для Минусинска), въ Оби (для Барнаула и Бійска) и въ Омскѣ (для Семипалатинска). До или отъ этой станціи перевозка совершается на пароходахъ въ лѣтнее время или гужемъ—въ зимнее. Рѣчная перевозка совершается частью на пароходахъ „Николай“ и „Евгеній“, принадлежащихъ сибирской дорогѣ, частью на пароходахъ различныхъ частныхъ

пароходныхъ обществъ, перечислявшихся нами въ главѣ II, для чего пароходства эти вступили въ спеціальные договоры съ управленіемъ сибирской дороги и заявили свои максимальные фрахты и сроки доставки. Для отправителей сравнительно небольшихъ партій эти транспортныя конторы являются весьма благодѣтельными. Но при перевозкѣ массоваго груза, товарохозяева предпочитаютъ входить въ самостоятельныя соглашенія съ пароходовладѣльцами, такъ какъ этимъ путемъ можно добиться болѣе низкихъ фрахтовъ, и грузы преимущественно идутъ ломанымъ сообщеніемъ. Тѣмъ не менѣе, конторы эти, за исключеніемъ енисейской, работаютъ довольно бойко, и только енисейскую, за бездоходностью, пришлось съ 1 января 1902 г. закрыть.

2. Уссурійско-амурское черезъ Иркутскъ сообщеніе было открыто 14 апрѣля 1899 г. и преслѣдуетъ цѣли поддержанія прямыхъ сообщеній между важнѣйшими станціями уссурійской дороги — Хабаровскомъ, Имановъ, Владивостокомъ, пристанями Амура—Срѣтенскомъ, Благовѣщенскомъ, Хабаровскомъ, городомъ Читой съ одной стороны и важнѣйшими станціями сибирской желѣзной дороги—Курганомъ, Петропавловскомъ, Омскомъ, Кривощековымъ, Томскомъ и Красноярскомъ, а также съ Москвою—съ другой стороны. Съ открытіемъ движенія по забайкальской дорогѣ значеніе этого сообщенія для Срѣтенска и Читы отпало. Въ сообщеніи этомъ принимаются къ перевозкѣ грузы по прямымъ документамъ, установленнымъ для сухопутно-рѣчныхъ прямыхъ сообщеній. Перевозка совершается по желѣзнымъ дорогамъ, а отъ Хабаровска до Срѣтенска—на пароходахъ товарищества Амурскаго пароходства. Отъ Срѣтенска въ настоящее время грузы направляются по забайкальской дорогѣ, а до окончанія ея постройки шли гужемъ,—до Иркутска. Провозныя платы въ этомъ сообщеніи разсчитываются по ставкамъ тарифовъ соотвѣтственныхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ за часть уссурійской дороги дано пониженіе для чая кирпичнаго и плиточнаго, таксируемаго въ прямомъ сообщеніи по IV классу. За рѣчную перевозку объявлены спеціальные фрахты — весьма высокіе (за всѣ грузы, кромѣ чая, соли, муки отъ Хабаровска до Срѣтенска—65 к., за чай, соль и муку 60 к. съ пуда, а въ обратномъ направленіи — 30 к. съ пуда). Кромѣ этихъ сборовъ, взимаются довольно высокіе дополнительные сборы. Зимою перевозка совершается гужемъ. Сообщеніе это имѣетъ главное значеніе для чайныхъ грузовъ. Съ окончаніемъ же постройки восточно-китайской дороги оно, вѣроятно, потеряетъ свое значеніе.

3. Южное заморское сообщеніе. Въ 1885 году желѣзныя дороги: московско-курская, курско-кіевская и юго-западныя вступили въ договоръ съ обществомъ добровольнаго флота о прямомъ сообщеніи городовъ: Москвы, Серпухова, Орла, Тулы и Курска съ портами дальняго Востока, посѣщаемыми добровольнымъ флотомъ.

Желѣзныя дороги дали скидки со своихъ тарифовъ. Грузы прямого сообщенія сдавались въ этихъ городахъ агентамъ добровольнаго флота, и затѣмъ получались уже на мѣстахъ назначенія по коносаментамъ. Въ 1901 году условія перевозки и тарифъ этого сообщенія были пересмотрѣны, причемъ оно было слито съ установленными въ разное время прямыми сообщеніями съ пристанями Дуная, портами Чернаго и Средиземнаго морей—подъ общимъ наименованіемъ южнаго заморскаго сообщенія. На этотъ разъ сообщеніе это установлено отъ всѣхъ станцій сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи. Посредничество агентовъ добровольнаго флота устранено, а грузъ сдается непосредственно желѣзной дорогѣ по накладнымъ и дубликатамъ общей формы, установленной для смѣшанныхъ желѣзнодорожно-морскихъ сообщеній. Въ договоръ о прямомъ сообщеніи вошли, кромѣ добровольнаго флота, еще русское общество пароходства и торговли, восточно-азіятское пароходное общество, сѣверное пароходное общество и балтійское пароходство. Установлены сроки доставки грузовъ, а тарифы, въ особенности за желѣзнодорожный путь, очень понижены. Пока сообщеніе установлено только въ одномъ направленіи, т. е. изъ Россіи; но въ мартѣ 1902 г. созванъ съѣздъ представителей этого сообщенія для разработки условій и тарифовъ того же сообщенія въ обратномъ направленіи. Сообщеніе это будетъ играть несомнѣнно важную роль въ торговлѣ Россіи съ Восточной Сибирью, такъ какъ оно очень облегчаетъ торговыя сношенія для небольшихъ торговыхъ фирмъ Сибири, для которыхъ уже нѣтъ болѣе необходимости имѣть конторы въ Москвѣ.

4. Сибирско-камско-балтійское сообщеніе. Вышеперечисленныя прямыя сообщенія служатъ для поддержанія сношеній между Сибирью и Европейской Россіей, или даже между городами Сибири, оставшимися внѣ рельсоваго пути и сибирскою желѣзною дорогою. Начиная съ этого сообщенія, мы переходимъ къ разсмотрѣнію прямыхъ сообщеній, служащихъ цѣлью облегчить сношенія Сибири съ Западною Европою.

Какъ извѣстно, когда только что открылось правильное движеніе по сибирской желѣзной дорогѣ, въ Европейскую Россію хлынула масса сибирскаго хлѣба, заполнившаго внутренніе рынки Европейской Россіи. Хлѣбъ хлынулъ въ тѣмъ большихъ массахъ, что первые годы открытія правильнаго движенія по сибирской дорогѣ совпали съ урожаемъ въ Сибири, высокими цѣнами въ Англіи; сверхъ того, въ Сибири скопились и кое-какіе остатки хлѣба отъ прежнихъ лѣтъ. Наконецъ, единственнымъ путемъ для сбыта сибирскаго хлѣба тогда былъ путь на Западъ, такъ какъ забайкальская желѣзная дорога находилась еще въ постройкѣ. Это обстоятельство вызвало, съ одной стороны, опасенія русскихъ сельскихъ хозяевъ, добившихся нѣкото-

раго ограждения отъ конкурренціи сибирскаго хлѣба на внутреннихъ рынкахъ установленіемъ перелома хлѣбной формулы въ Челябинскѣ. Съ другой стороны, все же надо было дать выходъ сибирскому хлѣбу хотя бы на заграничные рынки, то есть къ балтійскимъ портамъ, такъ какъ въ то время это были ближайшіе выходные пункты изъ Сибири въ Западную Европу. Дѣйствительно, значительныя массы сибирскаго хлѣба со станцій западнаго участка сибирской желѣзной дороги направлялись въ Ревель и Новый Портъ.

Въ 1898—1899 годахъ самаро-златоустовская желѣзная дорога обладала сравнительно слабой пропускной способностью, во всякомъ случаѣ недостаточной для того, чтобы справиться съ перевозками сибирскаго хлѣба. Съ самаго начала хлѣбныхъ перевозокъ, она оказалась непровозоспособной, и чтобы справиться съ предъявляемыми перевозками, по иниціативѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, было основано сибирско-камско-балтійское сообщеніе.

На основаніи правилъ этого сообщенія, принимался къ отправкѣ со станцій западно-сибирской желѣзной дороги въ порты Балтійскаго моря хлѣбъ смѣшаннымъ прямымъ сообщеніемъ черезъ Челябинскъ-Пермь. Тамъ, на Левшинской пристани онъ сдавался одному изъ пароходныхъ обществъ, принявшихъ участіе въ конвенціи, и перевозился по рѣкамъ Камѣ и Волгѣ до Нижняго или Рыбинска, гдѣ снова сдавался на желѣзную дорогу для отправленія въ одинъ изъ балтійскихъ портовъ. Въ сообщеніи приняли участіе пароходства братьевъ Любимовыхъ, братьевъ Курбатовыхъ и братьевъ Каменскихъ. Впослѣдствіи примкнулъ къ соглашенію еще В. И. Мензелинцевъ; но фактически ему не пришлось перевозить грузовъ, такъ какъ сообщеніе закрылось. Сообщеніе это предоставляло сибирскимъ отправителямъ выгоды прямого документа и возможность полученія ссудъ, но съ желѣзнодорожныхъ тарифовъ не было дано скидокъ, а фрахты были назначены довольно высокіе.

Сообщеніе это просуществовало въ теченіе трехъ навигацій — 1899, 1900 и 1901 годовъ. За это время имъ перевозилось ежегодно 1,000 — 1,400 вагоновъ хлѣба въ Петербургъ и Ригу черезъ Рыбинскъ.

Количество это довольно ничтожно въ общей массѣ сибирскаго хлѣба, и потому слѣдуетъ признать, что сибирско-камско-балтійское сообщеніе не вполнѣ оправдало возлагавшіяся на него ожиданія— главнымъ образомъ, потому, что путь къ балтійскимъ портамъ для сибирскаго хлѣба во всякомъ случаѣ слишкомъ длиненъ. Между тѣмъ, въ теченіе 1900 г. была значительно усилена пропускная способность самаро-златоустовской желѣзной дороги и стало быть отпала одна изъ важнѣйшихъ причинъ установленія сибирско-камско-балтійскаго сообщенія. Затѣмъ была окончена постройкой пермь-котлас-

ская линія, и устроены хлѣбные магазины въ Котласѣ. А такимъ образомъ, для сибирскаго хлѣба открылся гораздо болѣе короткій и дешевый путь въ море—черезъ Челябинскъ-Пермь-Котласъ, Сѣверную Двину, Архангельскъ и Бѣлое море. Съ 1900 г. было основано прямое бѣломорское сообщеніе, преслѣдовавшее цѣли вывоза сибирскаго хлѣба черезъ Архангельскъ, и сибирско-камско-балтійское сообщеніе являлось только ненужнымъ конкуррентомъ этого новаго сообщенія. По этимъ соображеніямъ сибирско-камско-балтійское сообщеніе, просуществовавъ три навигаціи, было окончательно закрыто съ 1 августа 1901 г. Тѣмъ не менѣе, оно сыграло свою полезную, хотя и скромную роль, помогши справиться съ перевозками хлѣбныхъ грузовъ изъ Сибири въ эпоху наибольшаго замѣшательства на самаро-златоустовской дорогѣ.

5. Бѣломорское сообщеніе. Архангельскъ является самымъ близкимъ портомъ къ Сибири, и хотя плаваніе по Бѣлому морю сопряжено съ различными трудностями, а портъ этотъ долгое время находился въ запущеніи, однако, еще съ 1898 г., какъ только сибирская дорога была открыта для правильнаго движенія, англійскіе корабли уже стали заходить въ Архангельскъ за сибирскимъ хлѣбомъ. Такъ, само собой возникло бѣломорское сообщеніе.

Въ концѣ 1899 г. было заключено уже соглашеніе съ англійскою пароходною фирмою Вилліамъ Мюллеръ, которая обязалась отправлять изъ Архангельска достаточное количество кораблей для вывоза всего хлѣба, который будетъ предъявленъ этому пароходству для отправленія заграницу. Параллельно съ этимъ архангельская транспортная контора, основанная московско-ярославско-архангельскою дорогою и принимавшая порученіе отъ сибирскихъ хлѣботорговцевъ на продажу ихъ хлѣба заграницей, въ Англіи и Голландіи, успѣла продать въ 1900 г. черезъ Архангельскъ до 3 милліоновъ пудовъ хлѣба, несмотря на то, что первый годъ дѣйствія бѣломорскаго сообщенія, перевозка хлѣба черезъ Архангельскъ была сопряжена съ многочисленными и серьезными затрудненіями. Прежде всего, уже на станціяхъ отправленія хлѣбу приходилось лежать довольно долгое время, ожидая очереди—по недостатку вагоновъ. Такъ какъ складовъ для храненія на станціяхъ сибирской дороги не имѣется, или имѣются весьма незначительные, то приходилось хранить хлѣбъ въ мѣшкахъ отправителя, складывая его въ бунтахъ. Архангельская транспортная контора должна была затратить свыше 100 тыс. руб. на пріобрѣтеніе мѣшковъ, которые и сдавала въ аренду хлѣбохозяевамъ. Конечно, расходъ на мѣшки являлся лишнимъ накладнымъ расходомъ. Далѣе, хлѣбъ, для вывоза черезъ Архангельскъ долженъ отправляться изъ Сибири зимой въ Котласъ, и тамъ накопляться до начала навигаціи въ концѣ апрѣля. Въ Котласѣ, въ свою очередь,

зернохранилища не были оборудованы, вмѣщали гораздо меньше, чѣмъ была на то потребность, а первое время боялись расширять ихъ, такъ какъ тогда не выяснилось еще, образуется ли черезъ Архангельскъ постоянный путь для хлѣба, или онъ идетъ здѣсь временно. Далѣе рѣка Сѣверная Двина, по которой производится сплавъ отъ Котласа до Архангельска, находится еще въ періодѣ оборудованія, и существующіе на ней перекаты затрудняли навигацію, особенно во второй половинѣ лѣта. Особенно затруднительно плаваніе по Двинѣ въ ночное время, такъ какъ фарватеръ ея не освѣщается. Наконецъ, въ самомъ Архангельскѣ нагрузка на корабли производится при крайне неблагопріятныхъ условіяхъ. Въ навигацію 1900 г. удавалось грузить не болѣе 17 тыс. пудовъ въ сутки, и корабли должны были простаивать въ портѣ по 10—12 дней. Самъ портъ не только не имѣетъ 20-футовой глубины, но показываемая оффиціально 19-футовая въ дѣйствительности не достигала 17 футовъ, и плаваніе въ архангельскомъ портѣ не было безопаснымъ. Всѣ эти неудобства, конечно, вполнѣ находятъ себѣ объясненіе въ томъ, что сѣверный путь черезъ Архангельскъ былъ заброшенъ уже слишкомъ въ теченіе полувѣка, и сразу воскресить его къ новой жизни, конечно, нельзя.

Тѣмъ не менѣе, сообщеніе работало весьма недурно. Это можно видѣть уже изъ того, что хотя корабли прибывали въ Архангельскъ за немногими исключеніями съ однимъ балластомъ (въ началѣ навигаціи нѣсколько кораблей привезло желѣзныя издѣлія и колоніальные товары), пароходства Томасъ Миллеръ и Мурманское, участвующія въ сообщеніи, понизили свои фрахты на 1901 г.—на 20%.

Съ 1901 года бѣломорское сообщеніе получило свою окончательную организацію и были опубликованы тарифы этого сообщенія. Сообщеніе это распадается на вывозное и ввозное. Вывозное примѣняется отъ всѣхъ станцій московско-ярославско-архангельской желѣзной дороги, черезъ Архангельскъ, станцій участковъ пермской желѣзной дороги Челябинскъ-Екатеринбургъ, Екатеринбургъ-Тюмень съ луньевской вѣтвью, Вятка-Левшино и отъ всѣхъ станцій сибирской желѣзной дороги черезъ Котласъ Архангельскъ до иностранныхъ портовъ: Роттердамъ, Амстердамъ, Антверпенъ, Гамбургъ, Бременъ, Лондонъ, Гулль, Ньюкэстль и Лиссъ. Перевозка водою производится морскимъ путемъ: пароходнымъ обществомъ В. Г. Мюллеръ и К° въ Роттердамѣ и Архангельско-Мурманскимъ срочнымъ пароходствомъ въ Петербургѣ и по Сѣверной Двинѣ—Сѣвернымъ пароходнымъ обществомъ «Котласъ-Архангельскъ-Мурманъ». Предназначенныя къ прямому вывозу заграницу отправки перевозятся со станціи отправленія въ Архангельскъ при обыкновенныхъ накладныхъ, адресуемыхъ на имя коммерческаго агентства московско-ярославско-архангельской

дороги въ Архангельскѣ, причемъ въ накладной должно быть отмѣчено, что грузъ подлежитъ дальнѣйшему отправленію въ такой-то заграничный портъ и выданъ тамъ такому-то получателю. Въ тарифъ первоначально включено сравнительно малое число наименованій: канаты, сало, ворвань, ленъ, льняная пакля, масло и сыръ, пеньковая пакля, и хлѣбные грузы. Только послѣдніе и имѣютъ въ сущности значеніе. Вообще, для всѣхъ грузовъ за желѣзнодорожное протяженіе не предоставлено пониженія. Для хлѣбныхъ же грузовъ, отправляемыхъ съ участка Челябинскъ-Мамлютка сибирской дороги установленъ спеціальный пониженный тарифъ, который на 4—5 коп. ниже платъ, получающихся отъ примѣненія хлѣбной формулы. Впослѣдствіи эти платы были распространены на нѣкоторыя станціи пермской дороги. Фрахты на хлѣбные грузы въ 1901 году составляли: по Двинѣ 3 коп. съ пуда, и отъ Архангельска до вышеперечисленныхъ иностранныхъ портовъ назначенія—на пшеницу до 1 августа—10 коп., послѣ 1 августа 11¼ коп., на овесъ соотвѣтственно 11½ и 13 коп., на рожь 9¾ и 11 коп. и на ячмень 10¾ и 12 коп. съ пуда.

Ввозное сообщеніе болѣе сложное: оно установлено не только до станцій сибирской желѣзной дороги, но и до Москвы—съ цѣлью дать обратный грузъ кораблямъ, прибывающимъ въ Архангельскъ.

Сообщеніе это работало въ 1901 г. весьма успѣшно. Со станцій сибирской желѣзной дороги было вывезено 2.069,210 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ и изъ волжскаго раіона 1.319,154 пуда. Главными отправителями хлѣба являлись: транспортная контора московско-ярославско-архангельской жел. дороги, погрузившая на 31 пароходъ 1.303,351 пуд. овса, 2.069,210 пуд. пшеницы, 244,643 пуда ржи, 24,396 пуд. гречи, 51,662 пуд. гороха; фирма Луи Дрейфусъ и К° (15 пароходовъ съ 697,006 пуд. овса и 741,780 пуд. пшеницы) и русскій для внѣшней торговли банкъ (10 пароходовъ и 6 кораблей, и 706,850 пуд. овса, а также съ грузами кудели, скипидара, смолы и т. п.). Всего въ Архангельскъ въ навигацію 1901 года прибыло 313 пароходовъ и 63 корабля; большая часть изъ нихъ—193 парохода и 53 корабля—изъ Англіи. Такимъ образомъ, установленіе этого сообщенія отразилось на оживленіи архангельской торговли, а еще болѣе на хлѣбныхъ цѣнахъ въ Западной Сибири, поднявшихся съ обычныхъ 40 к. до 50—60 к. за пудъ пшеницы. Въ 1902 году дѣятельность бѣломорскаго сообщенія нѣсколько ослабѣваетъ. Причиной этого является неурожай въ Сибири, а главнымъ образомъ закрытіе съ 1 апрѣля 1902 г., за переходомъ архангельской ж. д. въ вѣдѣніе министерства путей сообщенія, сибирскаго отдѣленія архангельской городской станціи, служившаго посредникомъ въ дѣлѣ продажи хлѣба заграницу. Впрочемъ, это сокращеніе дѣятельности только временное и, несмотря на него, съ навигаціи 1902 года, кромѣ

пароходства В. Мюллеръ, разсчитываютъ принять участіе въ перевозкахъ еще двѣ иностранныя фирмы, а пароходства Т. Миллеръ и мурманское снова понизили свои фрахты—на пшеницу до 8½ к., на овесъ до 10 к. съ пуда. Бѣломорскому сообщенію предстоитъ будущность, но въ болѣе тѣсномъ размѣрѣ, нежели мечтали о томъ сначала. А именно, этимъ сообщеніемъ легко вывозится и можетъ находить себѣ помѣщеніе заграницей по возможнымъ цѣнамъ—только хлѣбъ изъ Западной Сибири, изъ курганскаго и ишимскаго округовъ. Съ болѣе же отдаленныхъ станцій и изъ Барнаула хлѣбъ можетъ идти этимъ сообщеніемъ только въ періодъ очень высокихъ цѣнъ на международномъ хлѣбномъ рынкѣ, если только не будетъ понижентъ хлѣбный тарифъ пермской дороги.

6. Сѣверное заморское сообщеніе. Кромѣ вышеперечисленныхъ прямыхъ сообщеній, возникшихъ лишь съ постройкой сибирской желѣзной дороги и установленныхъ спеціально ради нея, сибирская дорога примкнула къ существовавшимъ уже ранѣе международнымъ прямымъ сообщеніямъ; изъ нихъ всего важнѣе ея участіе въ сѣверномъ заморскомъ сообщеніи. Сообщеніе это очень старое, существуетъ уже около тридцати лѣтъ и первоначально было исключительно ввознымъ: при посредствѣ его совершался ввозъ иностранныхъ товаровъ черезъ балтійскіе порты въ Москву, Кіевъ, Харьковъ. Въ послѣдніе десять лѣтъ, съ увеличеніемъ вывоза изъ Россіи яицъ, дичи и птицы битой, масла и сахара, участвовавшимъ въ этомъ сообщеніи заграничнымъ пароходствамъ было предложено держать срочные рейсы изъ нашихъ балтійскихъ портовъ для облегченія вывоза этихъ продуктовъ изъ Россіи. Съ окончаніемъ постройки сибирской дороги, отправляющей какъ разъ много дичи и птицы битой, яицъ и въ особенности масла, станціи сибирской дороги были включены въ сѣверное заморское сообщеніе, причемъ и тарифы на эти грузы были понижены на 10%. Вскорѣ усилившійся вывозъ масла потребовалъ установленія въ этомъ сообщеніи срочныхъ пароходовъ, снабженныхъ холодильниками, и прямыхъ желѣзнодорожныхъ поѣздовъ изъ вагоновъ-ледниковъ, и благодаря сибирской желѣзной дорогѣ сѣверное заморское сообщеніе получило оживленіе, какого ранѣе никогда не имѣло. Объ этомъ мы, впрочемъ, разскажемъ подробнѣе, когда будемъ говорить о сибирскомъ маслодѣліи и о мѣрахъ, принимаемыхъ къ его содѣйствію.

7. Международныя сухопутныя сообщенія. Съ 1898 года сибирская желѣзная дорога включена въ бернскую конвенцію, то есть имѣетъ право отправлять и получать по прямымъ международнымъ накладнымъ грузы на любую станцію европейскихъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, важнѣйшія станціи сибирской желѣзной дороги включены въ русско-германско-нидерландское, русско-австро-венгерское и русско-французско-бельгійское прямыя желѣзнодорожныя со-

общенія. Прямыми сообщеніями этими сибирская желѣзная дорога пользуется фактически, и ежегодно бываетъ нѣсколько отправокъ хлѣба, шерсти, животныхъ остатковъ въ Кенигсбергъ, Берлинъ, Вѣну. Въ свою очередь, обратно нѣкоторыя станціи сибирскихъ дорогъ выписываютъ кое-какіе грузы изъ Германіи и Австріи. Конечно, пока отправки эти незначительны. Завязать оживленную хлѣбную торговлю съ Вѣною не удалось, такъ какъ перевозка обходится слишкомъ дорого. Сверхъ того, первые опыты выписки сибирскаго хлѣба въ Вѣну въ 1898 году оказались неудачными: хлѣбъ прибылъ съ просрочками, вслѣдствіе залежей на самаро-златоустовской дорогѣ, и сильно испорченнымъ, такъ что въ слѣдующемъ году выписка сибирскаго хлѣба въ Австрію прекратилась. Тѣмъ не менѣе, эти, хотя и неудачные, случаи имѣютъ культурное значеніе.

Долгое время Сибирь была страною далекою и невѣдомою. Самое названіе ея употреблялось въ одинаковомъ смыслѣ съ выраженіемъ «край свѣта». Теперь же съ постройкой желѣзной дороги, Сибирь не только получила возможность, но, что гораздо важнѣе, вступила въ дѣйствительныя торговыя сношенія съ западными государствами и продаетъ и закупаетъ товары уже не на ярмаркахъ заУраломъ, а на мѣстахъ ихъ производства и потребленія, для чего пользуется примѣненіемъ международныхъ желѣзнодорожныхъ документовъ, и участвуетъ въ прямыхъ сообщеніяхъ съ самыми крайними западными государствами—Франціей, Англіей.

V.

Проектируемыя въ Сибири желѣзныя дороги.

Сибирская желѣзная дорога, прорѣзывая Сибирь съ запада на востокъ, можетъ быть сравнена съ позвоночнымъ столбомъ. Но какъ самъ по себѣ позвоночный столбъ недостаточенъ для обслуживанія костями тѣла, такъ и сибирская желѣзная дорога не удовлетворяетъ вполнѣ потребностямъ Сибири въ рельсовыхъ путяхъ. Какъ мы видѣли изъ предыдущей главы, потребность эта удовлетворяется, насколько возможно, установленіемъ прямыхъ сообщеній при участіи рѣчныхъ и морскихъ пароходствъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, существуютъ и совсѣмъ неудовлетворенныя до сихъ поръ потребности путей сообщенія, выражающіяся особенно рельефно въ проектахъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Разсмотримъ здѣсь нѣкоторые изъ этихъ проектовъ, имѣющіе шансы на осуществленіе въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ.

Желѣзныя дороги въ Туркестанскій край. Хотя наши средне-азіятскія владѣнія и не занимаютъ насъ въ настоящемъ изслѣдованіи, однако, желѣзныя дороги, проектированныя въ Арало-Каспійской низменности, настолько близко касаются интересовъ Си-

бири, что необходимо дать краткій обзоръ существующихъ предположеній о сѣти этихъ желѣзныхъ дорогъ.

По этому вопросу существуетъ очень обстоятельный докладъ инженера путей сообщенія А. Н. Горчакова, который намѣтилъ цѣлую сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Арало-Каспійской низменности, а именно, 1) отъ Ташкента до Оренбурга черезъ Перовскъ, Тургай и Орскъ; 2) отъ Ташкента черезъ Вѣрный, Семипалатинскъ и Алтай на Марінскъ; 3) отъ Чарджуя черезъ Хиву и Кунградъ на Александровъ-Гай; 4) отъ Семипалатинска черезъ Каркалинскъ на Тургай; 5) отъ Ауліе-Ата на Акмолинскъ, Кокчетавъ и Петропавловскъ; 6) отъ Тургая черезъ Иргизъ до одного изъ портовъ на Каспійскомъ морѣ или до пересѣченія съ линіей Александровъ-Гай-Чарджуй; 7) отъ Красноводска до Хивы или до пересѣченія съ той же линіей, и, наконецъ, 8) отъ Бухары на Келифъ.

Конечно, осуществленіе всѣхъ этихъ желѣзныхъ дорогъ наступитъ нескоро; но первая изъ нихъ уже строится, вторая стоитъ на очереди, третья долгое время предпочиталась первой и не строится только потому, что принята для постройки первая, а сразу строить двѣ желѣзнодорожныя линіи по пустынной мѣстности и приблизительно въ одномъ направленіи было бы конечно, непроизводительно.

Строящаяся оренбурго-ташкентская желѣзная дорога давно уже признавалась необходимою — главнымъ образомъ, по соображеніямъ стратегическимъ. Наши средне-азіятскія владѣнія, культурнымъ центромъ которыхъ является верховье Сыръ-Дарьи и города Самаркандъ, Ташкентъ и Новый Маргеланъ, соединяются съ остальной Россіей при посредствѣ средне-азіятской (закаспійской) желѣзной дороги, примыкающей къ порту Красноводску на Каспійскомъ морѣ. Значительнымъ своимъ протяженіемъ средне-азіятская дорога проходитъ черезъ территоріи Бухарскаго и Хивинскаго ханствъ, состоящихъ лишь въ вассальной зависимости отъ Россіи; далѣе на западъ она идетъ по самой границѣ Персіи и, наконецъ, къ берегу моря—по песчаной солончаковой пустынѣ. Самый портъ Красноводскъ, какъ и всѣ порты Каспійскаго моря, мало удовлетворителенъ. Такое расположеніе средне-азіятской желѣзной дороги въ стратегическомъ отношеніи, конечно, весьма невыгодно. Въ случаѣ какого-нибудь политическаго осложненія ее придется защищать на протяженіи около тысячи верстъ, а если непріятель успѣетъ гдѣ-нибудь разрушить ее, то наши средне-азіятскія владѣнія окажутся отрѣзанными отъ остальной Россіи. Это давно сознавалось и проектъ оренбурго-ташкентской желѣзной дороги давно существовалъ.

Но по мѣрѣ развитія сѣти и, наконецъ, послѣ постройки сибирской дороги и восточныхъ участковъ средне-азіятской къ стратегическимъ соображеніямъ прибавились и коммерческія. Возникли и новые проекты соединенія средне-азіятскихъ владѣній съ Россіей сплош-

нымъ желѣзнодорожнымъ путемъ. Особенный успѣхъ имѣли два проекта. Одинъ—вести линію отъ Ташкента на Вѣрный, на Семипалатинскъ и Томскъ; другой—соединить станцію Александровъ-Гай или Уральскъ рязанско-уральской дороги прямою линіею на Хиву и Чарджуй и примкнуть, слѣдовательно, къ станціи средне-азіятской дороги, лежащей уже по сю сторону (къ западу) отъ Бухары. Первый проектъ казался соблазнительнымъ, потому что весь восточный участокъ средне-азіятской дороги лежитъ въ области, пригодной для хлопководства, и для населенія выгоднѣе было бы вовсе не разводить пшеницы, которая, въ такомъ случаѣ, могла бы привозиться изъ Семипалатинской области, и такой обмѣнъ продуктами культуры двухъ азіятскихъ областей поднялъ бы благосостояніе нашихъ азіятскихъ владѣній вообще. Второй проектъ былъ заманчивъ отъ того, что отъ Чарджуя уже не трудно вести линію на Пешаверъ до соединенія сѣти русскихъ дорогъ съ индійскими, и создать, такимъ образомъ, новый индо-русскій транзитъ, возобновить тотъ путь, по которому индійскіе товары попадали въ Западную Европу въ ту историческую эпоху, когда Новгородъ и Псковъ были ганзейскими городами и посредниками въ обмѣнѣ Ганзы съ Царьградомъ и Индіей.

Какъ видимъ, хотя оба эти проекта въ настоящее время отвергнуты, однако, по мнѣнію инженера Горчакова, они должны быть осуществлены въ будущемъ, несмотря на постройку оренбурго-ташкентской желѣзной дороги.

Эта послѣдняя пройдетъ отъ Оренбурга на югъ до Илецкой Защиты; оттуда на юго-западъ мимо сѣвернаго берега Азовскаго моря на Казалинскъ на Сыръ-Дарьѣ и оттуда долиной Сыръ-Дарьи чрезъ города Перовскъ, Джулекъ, Туркестанъ, затѣмъ, нѣсколько отклоняясь къ сѣверу отъ теченія Сыръ-Дарья, на Ташкентъ. Общее протяженіе дороги—1,762 версты.

Что касается промышленнаго значенія, то дорога можетъ быть раздѣлена на три участка. На первомъ, протяженіемъ около 400 верстъ, отъ Оренбурга до Мугоджарскихъ горъ, она проходитъ по мѣстности, годной для земледѣлія. Сверхъ того, въ этомъ раіонѣ расположены богатыя Илецкія соляныя копи, могущія дать дорогѣ хорошій грузъ. Слѣдующій участокъ, отъ Мугоджарскихъ горъ до Казалинска лежитъ въ пустынѣ, гдѣ расположены кочевья киргизовъ. Наконецъ, отъ Казалинска дорога пойдетъ по долинѣ Сыръ-Дарьи. Для развитія культуры этой мѣстности имѣются хорошія данныя—благопріятный климатъ, плодородная земля и обильная водою рѣка. Здѣсь уже теперь населеніе достигаетъ 1½ милліона, и торговые обороты этой мѣстности исчисляютъ въ 50 милліоновъ рублей. Чѣмъ ближе къ Ташкенту, тѣмъ выше культура и плотнѣе населеніе. Ташкентскій и Чимкентскій уѣзды уже и теперь даютъ много груза, особенно хлопка,

для средне-азіятской дороги. Часть этого груза стойдетъ, конечно, на новую линію.

Болѣе важное значеніе, собственно для Сибири, имѣетъ проектъ туркестанско-сибирской желѣзной дороги—отъ Ташкента на Вѣрный, Копалъ, Сергіополь, Семипалатинскъ, Барнаулъ до соединенія съ сибирской дорогой въ Маріинскѣ. Южная Сибирь, какъ извѣстно, осталась безъ желѣзной дороги; между тѣмъ Семирѣченская и Семипалатинская области—одинъ изъ самыхъ плодородныхъ въ Сибири. Земледѣліе въ нихъ не можетъ развиваться—за отсутствіемъ сбыта его продуктовъ. Съ другой стороны, въ Туркестанѣ не можетъ расширяться хлопководство, вслѣдствіе необходимости отводить часть годныхъ для культуры земель подъ пшеницу—для прокормленія мѣстнаго населенія. По разсчетамъ, приведеннымъ въ изслѣдованіи М. Н. Селихова[1]), населеніе подвластной Россіи Средней Азіи можетъ прокормиться своимъ хлѣбомъ при производствѣ не свыше 3.000,000 пудовъ хлопковаго волокна. Каждый милліонъ пудовъ волокна сверхъ этой нормы, отнимая у хлѣба нѣсколько болѣе 60,000 десятинъ, вызываетъ недостатокъ 3.000,000 пудовъ хлѣба, который долженъ быть пополненъ привозомъ. Общее же потребленіе хлопка въ Россіи составляетъ 13—15 милліоновъ пудовъ въ годъ. Если бы даже только половина этого количества была замѣнена русскимъ хлопкомъ, то продуктивность хлопка Туркестанскаго края могла бы возрасти на 4—5 милліоновъ пудовъ, и тогда бы для средней Азіи потребовалось отъ 12 до 15 милліоновъ пудовъ привознаго хлѣба.

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, приведеннымъ въ Сибирскомъ Торгово-Промышленномъ календарѣ на 1902 годъ (стр. 158) въ 1898 году, въ Семирѣченской области, несмотря на уменьшеніе площади посѣва, было снято 2.296,542 четверти хлѣба; въ Семипалатинской (стр. 151) въ 1899 году—4.376,446 пудовъ хлѣба. Эти цифры, впрочемъ, не показываютъ количества хлѣба, которое эти области могли бы производить при болѣе интенсивной культурѣ, если бы былъ возможенъ сбытъ хлѣба изъ нихъ. Наконецъ, въ Томской губерніи (преимущественно въ барнаульскомъ округѣ) уже въ 1899 году было снято 12.910,248 четвертей хлѣба. Изъ этихъ цифръ уже выясняется полная возможность для мѣстностей, по которымъ пройдетъ туркестанско-сибирская желѣзная дорога, доставить въ Туркестанъ все потребное количество хлѣба при расширеніи хлопковой культуры. Но и помимо хлѣба, многіе другіе сибирскіе грузы нашли бы себѣ помѣщеніе въ нашихъ средне-азіятскихъ владѣніяхъ—напримѣръ, лѣсъ. Такимъ образомъ, эта дорога, давъ жизнь краю и служа для перевозки грузовъ, которые ни въ какомъ случаѣ теперь не могутъ попасть на сибирскую дорогу, въ то же время послужила бы и для этой

[1]) См. стр. 100.

послѣдней одной изъ питательныхъ артерій, такъ какъ, кромѣ продуктовъ земледѣлія, алтайскій горный округъ даетъ металлы, обработка которыхъ послѣ проведенія желѣзной дороги усилилась бы. Но само собою разумѣется, что для того, чтобы сибирско-туркестанская дорога могла осуществиться, сначала должно увеличиться населеніе этихъ областей Сибири.

Проекты полярной желѣзной дороги. Другіе изъ существующихъ проектовъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири точно такъ же, какъ и проектъ сибирско-туркестанской желѣзной дороги, преслѣдуютъ цѣли найти выходъ сибирскому, преимущественно алтайскому, хлѣбу, но видятъ выходъ этотъ не на югѣ, а на дальнемъ сѣверѣ.

Причины, почему ищутъ этого выхода, ясны изъ нижеслѣдующаго подсчета стоимости перевозки одного пуда хлѣба изъ центра Сибири, напримѣръ, изъ Барнаула въ Англію—на международный хлѣбный рынокъ. Возьмемъ наиболѣе дешевый путь—черезъ Тюмень.

Рѣчной фрахтъ отъ Барнаула до Тюмени теперь составляетъ около 8 к. съ пуда. Отъ Тюмени до Котласа по желѣзной дорогѣ съ дополнительными сборами—25,26 к. Отъ Котласа до Лондона фрахтъ по Двинѣ 3 к. и отъ Архангельска моремъ 8—10 к. Итого провозъ Барнаулъ—Лондонъ обходится 46,26 к. Къ этому надо добавить за взвѣшиваніе 0,33 к., сборъ въ 1/5 к.—0,20 к., сборъ за перегрузку въ Котласѣ 0,50 к., сборъ за перегрузку въ Архангельскѣ 0,60 к.; мѣстные расходы въ Архангельскѣ 0,25 к., всего 1,88 к. Кромѣ того, за храненіе въ Котласѣ, за страхованіе, за провѣриваніе, за прокатъ мѣшковъ. Такимъ образомъ, провозъ пуда хлѣба изъ Барнаула въ Лондонъ не можетъ обойтись дешевле 53—54 коп.

Среднюю цѣну пуда пшеницы въ Лондонѣ можно считать въ 97 к. пудъ. Мѣстныя же цѣны на пшеницу въ Западной Сибири составляютъ 35—45 к. пудъ; будемъ считать въ среднемъ 40 к. Значитъ, на долю торговца хлѣбомъ очистилось бы всего 3—4 к. на пудъ. При этомъ необходимо принять во вниманіе, что хлѣбъ изъ Барнаула въ Лондонъ попадаетъ этимъ сообщеніемъ только на слѣдующій годъ, и стало быть, надо считать въ числѣ расходовъ еще проценты за годъ, вслѣдствіе невозможности немедленно реализировать урожай.

Въ главѣ III мы говорили о попыткахъ установить прямое сообщеніе черезъ Ледовитый океанъ, и видѣли, что эти попытки не увѣнчались успѣхомъ, въ виду трудности плаванія по Сѣверному Ледовитому океану и краткосрочности навигаціи въ нижнихъ частяхъ теченія сибирскихъ рѣкъ. Дальнѣйшія изслѣдованія Ледовитаго океана привели къ заключенію, что трудности плаванія ограничиваются собственно пространствомъ къ востоку отъ Новой Земли и въ особенности трудно плаваніе по Карскому морю. Къ западу же отъ Новой

Земли, по мнѣнію Норденшильда, Вилькицкаго и другихъ моряковъ, посѣщавшихъ эти моря, Сѣверный Ледовитый океанъ открытъ для плаванія по крайней мѣрѣ пять мѣсяцевъ въ году.

По этимъ соображеніямъ возникъ цѣлый рядъ проектовъ направлять грузы въ обходъ Карскаго моря. Такъ, А. М. Сибиряковъ предложилъ соединить теченіе Оби съ Печорой, въ устья которой могутъ заходить корабли въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году. Для того А. М. Сибиряковъ предлагалъ воспользоваться теченіемъ рѣкъ Сосьвы (притокъ Оби) и Илича (притокъ Печоры), а по волоку между ними въ 120 верстъ черезъ Уралъ проложить желѣзную дорогу.

Другой проектъ, принадлежащій вице-инспектору корпуса лѣсничихъ О. В. Маркграфу, состоитъ въ постройкѣ желѣзной дороги отъ Березова до Архангельска, протяженіемъ 1,400 верстъ. Этотъ путь, помимо хлѣбныхъ грузовъ, можетъ служить также путемъ для вывоза лѣсныхъ богатствъ сѣвера Сибири. Оба эти проекта, впрочемъ, не обслѣдованы подробно и составляютъ скорѣе только предположенія, чѣмъ проекты.

Подробнѣе разработанъ вопросъ о соединеніи устья Оби съ Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ къ западу отъ Новой Земли г. Голохвастовымъ и г. Кнорре (по даннымъ инженера Гетте).

Проектъ г. Голохвастова состоитъ въ образованіи торговаго общества, которое бы занялось скупкой хлѣба въ Сибири и вывозомъ его заграницу. Вотъ въ краткихъ чертахъ основанія этого общества [1]).

Агенты этого общества должны покупать хлѣбъ и другіе сырые продукты непосредственно отъ крестьянъ, и затѣмъ продавать ихъ на рынкахъ Западной Европы. Какъ мы видѣли изъ существующихъ подсчетовъ, заниматься этимъ дѣломъ при существующихъ путяхъ сообщенія невыгодно, и для успѣха этой операціи необходимо созданіе другого болѣе дешеваго пути. Такой болѣе дешевый путь долженъ состоять изъ слѣдующихъ участковъ:

1. Путь по рѣкамъ бассейна Иртыша и Оби. Компанія должна сама создать его. Г. Голохвастовъ разсчитываетъ на вывозъ не менѣе 30 милліоновъ пудовъ хлѣба. Для перевозки его въ теченіе періода навигаціи по этимъ рѣкамъ потребуется, по его исчисленію, 50 пароходовъ съ тремя баржами при каждомъ. Это количество опредѣлено изъ предположенія средней продолжительности навигаціи по Оби у Обдорска въ 140—150 дней. Въ этотъ періодъ каждый пароходъ можетъ совершить пять рейсовъ отъ истоковъ Оби и Иртыша и перевезти, такимъ образомъ, на трехъ баржахъ, каждый 750 тысячъ пудовъ хлѣба, что

[1]) A. D. Golokwastoff. La route commerciale „Obi - Irtish“ entre la Sibérie et l'Europe. Paris. 1901.

и составитъ на всѣ 50 пароходовъ и 150 баржей — 37½ милліоновъ пудовъ товара.

Стоимость каждаго парохода въ 80 лошадиныхъ силъ и трехъ баржей, вмѣстимостью 50 тысячъ пудовъ каждая, обходится 90 тысячъ рублей. Значитъ, для обзаведенія необходимой флотиліей необходимо затратить капиталъ въ 4½ милліона рублей. Ежегодные расходы по эксплоатаціи этой флотиліи г. Голохвастовъ опредѣляетъ изъ разсчета 1,500 руб. на каждый рейсъ въ мѣсяцъ, что составитъ 375 тысячъ рублей въ годъ.

2. Желѣзная дорога, которая должна соединить самымъ кратчайшимъ путемъ устья Оби съ Сѣвернымъ океаномъ къ западу отъ Карскаго моря и Югорскаго шара. Изслѣдованія Соммье показали, что постройка такой желѣзной дороги не сопряжена ни съ какими особенными затрудненіями. Такъ какъ почва тундры сохраняетъ промерзлость на значительную глубину, то она является достаточно твердой для того, чтобы выдерживать желѣзную дорогу. Поверхность ея довольно однообразно волнистая и только при переходѣ черезъ Уралъ нѣсколько повышается. Песокъ, гравій и вода всюду находятся въ тундрѣ въ изобиліи, а необходимое для построекъ дерево растетъ по близости. Климатъ здѣсь сухой и снѣга выпадаетъ мало, такъ что слой его такъ тонокъ, что сѣверные олени легко разыскиваютъ себѣ подъ нимъ мохъ. Наконецъ, отсутствіе большихъ рѣкъ устраняетъ расходы на мосты.

Самый путь долженъ пройти или отъ лѣваго берега Оби противъ Обдорска до Мединской бухты—въ этомъ случаѣ длина его будетъ 520 верстъ, а самая высокая точка на 600 футовъ надъ уровнемъ моря,—или отъ лѣваго берега Оби въ мѣстѣ сліянія ея съ Собью на Уралъ съ переваломъ его въ проходѣ Конполъ на высотѣ 1,650 футовъ надъ уровнемъ моря. Въ этомъ случаѣ зато протяженіе всей дороги составитъ всего 440 верстъ. По обоимъ этимъ проходамъ ежегодно путешествуютъ самоѣды и зыряне, населяющіе тундры, для посѣщенія обдорской ярмарки 25 декабря. Какой именно путь слѣдуетъ избрать, можно, конечно, рѣшить только послѣ болѣе подробныхъ изысканій.

Стоимость этой желѣзной дороги не можетъ обойтись свыше 40 тысячъ рублей съ версты, такъ какъ, во-первыхъ, она можетъ отступать отъ общаго типа русскихъ желѣзныхъ дорогъ, ибо она не будетъ связана съ ихъ сѣтью и должна находиться въ частномъ пользованіи компаніи; во-вторыхъ, г. Голохвастовъ до 1 сентября 1905 г. пользуется нѣкоторыми привилегіями, предоставленными ему правительствомъ, а именно, безпошлиннымъ ввозомъ матеріаловъ для постройки и подвижного состава изъ заграницы. Въ третьихъ, отчужденіе земель здѣсь обойдется въ ничтожную сумму, такъ какъ желѣзная дорога пройдетъ по пустынной мѣстности. Расходы по экспло-

атаціи исчисляются г. Голохвастовымъ въ 4,000 рублей въ годъ на версту.

Наконецъ, компанія должна озаботиться устройствомъ порта въ Мединской бухтѣ, оборудовать его ледоколами и вообще позаботиться о томъ, чтобы онъ былъ доступенъ въ теченіе, по крайней мѣрѣ, 5 мѣсяцевъ.

Такимъ образомъ, для основанія торговой компаніи необходимъ слѣдующій капиталъ:

	Рубли.		
На постройку желѣзной дороги въ 440 или 520 верстъ, по 40,000 руб. съ версты	17.600,000	до	20.800,000
На постройку обь-иртышской флотиліи	4.500,000		
На устройство порта, набережныхъ, складовъ, телеграфа и т. п.	7.000,000		
Разные непредвидѣнные расходы	900,000		
Всего	30.000,000	до	33.200,000

Ежегодный расходъ компаніи будетъ слагаться изъ слѣдующихъ суммъ:

	Рубли.		
Проценты на основной капиталъ (6%).	1.800,000	до	1.992,000
Эксплоатація желѣзной дороги, считая по 4,000 р. на версту	1.760,000	»	2.080,000
Эксплоатація флотиліи:			
250 рейсовъ, по 1,500 р. каждый.	375,000		
Расходы по содержанію порта, набережныхъ, складовъ	700,000		
Расходы по доставкѣ въ Лондонъ 40 милл. пудовъ товаровъ, по 10 к. съ пуда	4.000,000		
Страхованіе, и другіе накладные расходы, по 4 к. на пудъ	1.600,000		
Непредвидѣнные расходы	65,000		
Всего	10.300,000	до	10.812,000

Раздѣляя эту цифру на общую цифру вывоза, 40 милл. руб., получимъ расходы по перевозкѣ алтайскаго хлѣба въ Лондонъ до 25,75—27,04 к. съ пуда. Считая стоимость зерна на мѣстѣ даже 45 к., получится, что компанія можетъ доставить его въ Лондонъ за 72,04 к., а при цѣнѣ въ 97 к. на лондонскомъ рынкѣ будетъ имѣть 25 к. прибыли на каждомъ пудѣ.

Аналогичный съ г. Голохвастовымъ проектъ полярной дороги представилъ также инженеръ-механикъ Кнорре, на основаніи изысканій инженера Гетте. Разница его проекта съ проектомъ г. Голохвастова состоитъ въ томъ, что г. Кнорре предполагаетъ строить дорогу общаго пользованія, такъ что нѣтъ надобности въ учрежденіи торговой компаніи, которая бы скупала хлѣбъ въ Сибири и въ заведеніи собственной флотиліи на Оби и Иртышѣ. Объ этомъ могутъ позаботиться другія лица. По этому проекту движеніе по желѣзной

дорогѣ должно продолжаться только во время навигаціи (какъ на баскунчакской дорогѣ). Въ числѣ преимуществъ, указанныхъ г. Кнорре, слѣдуетъ отмѣтить, что путь отъ Алтая до Лондона можетъ продолжаться всего 30 дней, такъ что на лондонскій рынокъ можетъ попадать хлѣбъ урожая текущаго года. Немалое облегченіе составляетъ и положеніе дороги за полярнымъ кругомъ. Лѣтомъ здѣсь дни очень долгіе, и не надобно расходовъ на освѣщеніе ни порта, ни линіи, ни рѣчного пути.

Всѣ изслѣдователи сибирской желѣзной дороги—и М. Н. Селиховъ и Оланьонъ—предсказываютъ блестящую будущность этому пути. Не вступая съ ними въ споръ, считаемъ долгомъ сдѣлать нѣсколько ограничительныхъ замѣчаній.

Уже сами авторы проектовъ гг. Голохвастовъ и Кнорре не разсчитываютъ ни на ввозные грузы, ни на другіе вывозные, кромѣ только хлѣба. При этомъ разсчеты г. Голохвастова основаны на цифрѣ въ 30—40 милліоновъ вывозимаго хлѣба, разсчеты г. Кнорре — на цифрѣ въ 24 милл. Точной статистики урожая по уѣздамъ у насъ не имѣется; но допустимъ на минуту, что цифры г. Голохвастова правильны, а именно, что Сибирь произвела въ 1899 году 76.837,000 пудовъ хлѣба:

	Пуды.
Губерніи:	
Тобольская	30.859,000
Томская.	35.797,000
Области:	
Акмолинская	7.855,000
Семипалатинская	2.226,000
Всего	76.837,000

Изъ этого числа г. Голохвастовъ исключаетъ 15% на обсѣмененіе полей въ будущемъ году—11.549,000 пудовъ, запасовъ 10%—7.683,700 и на потребленіе населенія, считая по 5 пуд. на каждаго жителя и принимая число жителей—4.721,730—всего 22.608,650 пуд. По вычетѣ этихъ 41.841,350 пуд.—остается 34.995,650 пуд., которые и могутъ быть вывезены по полярной дорогѣ.

Но при этомъ г. Голохвастовъ упускаетъ изъ вида, что Западная Сибирь уже и въ настоящее время кормитъ не только свое населеніе, но и Уралъ и Восточную Сибирь, что хлѣбъ изъ южной части Тобольской губерніи направляется съ выгодой для производителя на Архангельскъ или въ Европейскую Россію. Хлѣбъ изъ Акмолинской области тоже имѣетъ тяготѣніе туда же, а впослѣдствіи можетъ найти себѣ помѣщеніе въ Туркестанской области. Такимъ образомъ, въ настоящее, по крайней мѣрѣ, время, до увеличенія производства хлѣба, невозможно разсчитывать на вывозъ такого значительнаго количества хлѣба черезъ полярную дорогу. Уже и теперь въ

Западной Сибири не обнаруживается такихъ значительныхъ избытковъ хлѣба, чтобы ихъ нельзя было вывезти по существующимъ путямъ.

Далѣе слѣдуетъ принять во вниманіе еще то обстоятельство, что въ настоящее время пониженный тарифъ на перевозку хлѣба въ Архангельскъ установленъ только для отправокъ со станцій сибирской дороги, такъ какъ желательно не отвлекать отъ нея груза. Но когда она будетъ имѣть достаточно груза, тотъ же тарифъ можетъ быть, уже въ интересахъ собственно сибирскаго земледѣлія, перенесенъ на пермскую дорогу. И тогда провозная плата отъ Тюмени до Котласа, составляющая теперь 24,38 коп., можетъ быть понижена до 19 коп., т. е. болѣе чѣмъ на 5 к. Точно также рѣчной фрахтъ отъ Семипалатинска до Тюмени въ 8 к. съ пуда, или $^1/_{340}$ съ пудоверсты, можетъ быть пониженъ, съ усовершенствованіемъ сибирскаго пароходства, по меньшей мѣрѣ до 5 к. съ пуда. Фрахтъ до Лондона тоже, какъ видѣли выше, можно считать не въ 10 коп., а въ 8 коп. съ пуда. И тогда доставка пуда хлѣба изъ Семипалатинска или Барнаула до Лондона черезъ Архангельскъ, со всѣми накладными расходами будетъ составлять не 53—54 к., какъ теперь, а 40—43 к. И тогда даже при цѣнѣ хлѣба на мѣстѣ въ 45 коп., при самыхъ дешевыхъ цѣнахъ въ Лондонѣ, въ пользу торговца будетъ оставаться все-таки еще по крайней мѣрѣ 9 коп. съ пуда, и торговля хлѣбомъ этимъ путемъ будетъ вполнѣ возможна. Между тѣмъ, этотъ торговый путь имѣетъ за собой то преимущество, что онъ уже готовъ, что для пользованія имъ не только не надо пускаться въ еще неизвѣданныя страны, но не надо и образованія большой компаніи, не надо и дожидаться, когда избытки сибирскаго хлѣба, могущіе быть выпущенными на иностранный рынокъ, достигнутъ 30 милл. пуд. Можно начинать торговыя операціи съ любого количества хлѣба.

Такимъ образомъ, признавая за проектомъ полярной желѣзной дороги широту и смѣлость замысла, мы не можемъ, однако, раздѣлять мнѣнія составителей проекта, что въ осуществленіи этого проекта теперь же уже назрѣла потребность. Этотъ путь можетъ имѣть будущность, но едва ли близкую.

Проекты московско-кыштымской, челябинско-царицынской и другихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ заключеніе упомянемъ, не останавливаясь на подробностяхъ, о проектахъ московско-кыштымской и челябинско-царицынской желѣзныхъ дорогъ. Первая, отправляясь отъ Казани на Елабугу и Красноуфимскъ должна примкнуть къ станціи Кыштымъ вѣтви Екатеринбургъ—Челябинскъ и сократить путь сибирскимъ грузамъ до Москвы; вторая, соединяя Челябинскъ черезъ Оренбургъ, Уральскъ, Александровъ-Гай съ Царицынымъ укорачиваетъ путь сибирскимъ грузамъ къ Ростову и Новороссійску въ Черное море. Обѣ желѣзныя дороги обслужи-

ваютъ также и значительные раіоны Европейской Россіи, и для нихъ имѣютъ, пожалуй, еще болѣе важное значеніе, чѣмъ для Сибири. Тѣмъ не менѣе, оба проекта возникли въ значительной степени въ разсчетѣ на обмѣнъ грузовъ съ Сибирью и ради возможности обойти участокъ Челябинскъ-Златоустъ, отличающійся малой пропускной способностью. Московско-кыштымская дорога приближаетъ сибирскіе грузы къ Москвѣ—главному рынку Сибири, а челябинско-царицынская даетъ имъ выходъ въ южномъ направленіи, въ Черное море, куда уже и теперь направляется какъ сибирская пшеница, такъ и сибирское масло. Наконецъ, въ настоящее время уже приступлено къ сооруженію петербурго-вятской желѣзной дороги, сокращающей сибирскимъ грузамъ путь къ Балтійскому морю.

Назовемъ еще нѣсколько намѣченныхъ желѣзныхъ дорогъ по Сибири, а именно: линію Тюмень-Іевлево, или Тюмень-Тобольскъ, о которой мы упоминали въ главѣ II; она должна замѣнить существующій сплавъ грузовъ по мелководному Тоболу; линію Иркутскъ - Троицкосавскъ-Урга черезъ пустыню Гоби до Калгана и Пекина — служащую кратчайшимъ путемъ изъ столицы Китая въ Сибирь; кузнецкую желѣзную дорогу, которая должна соединить Кузнецкій горный округъ съ сибирскою желѣзною дорогою, и, наконецъ, желѣзнодорожный путь между рѣками Ангарою и Леною, для соединенія этихъ водныхъ бассейновъ, между Илимскомъ и Усть-Кутскомъ.

Всѣ эти желѣзныя дороги намѣчаются, конечно, не потому, что уже въ данномъ направленіи производятся торговыя сношенія, а потому, что съ постройкой этихъ желѣзныхъ дорогъ сношенія эти станутъ возможными, и промышленность края подымется. Поэтому на эти проекты можно смотрѣть скорѣе всего лишь какъ на благія пожеланія для Сибири, и нельзя разсчитывать на осуществленіе ихъ въ близкомъ уже будущемъ.

VI.

Вліяніе желѣзной дороги на переселеніе.

Сибирская желѣзная дорога оказала на переселеніе въ Сибирь двоякое вліяніе—во-первыхъ, такъ сказать нравственное, выразившееся въ измѣненіи взглядовъ правительства на переселеніе, и, во-вторыхъ, непосредственное—въ смыслѣ измѣненія условій и стоимости самаго передвиженія въ Сибирь.

Остановимся сперва вкратцѣ на вліяніи перваго рода.

До рѣшенія вопроса о сооруженіи сибирской желѣзной дороги, переселенческое движеніе въ общемъ было едва терпимо и, во всякомъ случаѣ, было совершенно неупорядочено. Хотя законъ 1889 года

и имѣлъ въ виду предоставить право на переселеніе всѣмъ нуждающимся въ таковомъ лицамъ крестьянскаго и мѣщанскаго сословій, однако, на основаніи этого закона, размѣры переселенія ограничивались числомъ ежегодно отводимыхъ для переселенія участковъ, а самое переселеніе требовало полученія разрѣшенія со стороны министерствъ государственныхъ имуществъ и внутреннихъ дѣлъ, угрожая самовольнымъ переселенцамъ обратнымъ возвращеніемъ къ мѣсту приписки административнымъ порядкомъ. Между тѣмъ, отводъ переселенческихъ участковъ производился весьма медленно, и наплывъ выходцевъ изъ Европейской Россіи постоянно опережалъ заготовленіе участковъ, такъ что въ 1892 году переселеніе было даже вовсе запрещено. Несмотря на это запрещеніе, несмотря также и на неудобства пути, еще вполнѣ неорганизованнаго, переселеніе продолжалось, и въ 1892 г. за Уралъ выселилось 84,200 душъ, а въ 1893 г.— 61,435 душъ. Помимо медленности отвода земельныхъ участковъ въ Сибири, въ правительственныхъ сферахъ вообще переселеніе въ Сибирь признавалось нежелательнымъ уже потому, что опасались разрѣженія населенія въ Европейской Россіи и недостатка рабочихъ рукъ для обработки земли, въ особенности помѣщичьей.

Самый фактъ продолжающагося, несмотря на запреты, переселенія, и безпорядочный характеръ его, при которомъ оно не могло приносить пользы для колонизаціи края, выступили съ особою очевидностью послѣ разрѣшенія вопроса о постройкѣ сибирской желѣзной дороги. Сооруженіе этого пути должно было оказать вліяніе на усиленіе переселенческаго движенія, не только вслѣдствіе удешевленія проѣзда и устраненія многихъ неудобствъ при передвиженіи, удерживавшихъ многихъ лицъ отъ выселенія за Уралъ, но и по причинѣ ожидавшагося наплыва изъ Европейской Россіи на постройку пути многочисленныхъ рабочихъ, изъ которыхъ многіе впослѣдствіи должны были остаться въ Сибири и выписать туда свои семьи. Сверхъ того, начало постройки сибирской желѣзной дороги, установивъ прочную связь между Сибирью и Европейской Россіей, измѣнило и самый взглядъ правительства на Сибирь. Отнынѣ она перестала быть заброшенной окраиной, мѣстомъ для ссылки отбросовъ населенія, но сдѣлалась страною, на экономическое развитіе которой стали возлагать особыя упованія. Впрочемъ, постройка рельсоваго пути могла оказать могучее содѣйствіе экономическому развитію страны и, такимъ образомъ, съ избыткомъ покрыть израсходованныя на сооруженіе его суммы, лишь при условіи правильной колонизаціи Сибири и дальнѣйшаго устройства въ этомъ краѣ непрерывно притекавшихъ изъ за Урала колонизаціонныхъ элементовъ.

По этимъ соображеніямъ уже въ самомъ началѣ разсмотрѣнія вопроса объ общемъ порядкѣ сооруженія новаго пути, въ силу Высо-

чайше утвержденнаго 10 декабря 1892 г. журнала особаго совѣщанія о постройкѣ сибирской желѣзной дороги, было опредѣлено образовать особый фондъ на вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою сибирской желѣзной дороги и имѣющія цѣлью какъ облегченіе постройки, такъ и содѣйствіе заселенію и промышленному развитію прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей. Размѣръ этого фонда былъ первоначально опредѣленъ въ 14.000,000 рублей, а впослѣдствіи въ 1897 г. еще увеличенъ на 7.900,000 руб.

Засимъ, въ особомъ рескриптѣ Императора Александра III на имя Наслѣдника Престола было выражено пожеланіе, чтобы всѣ мѣропріятія по сооруженію сибирской желѣзной дороги были поставлены въ ближайшую связь съ тѣми предположеніями, которыя должны содѣйствовать заселенію и промышленному развитію Сибири. Для облегченія же этой задачи комитету сибирской дороги, была учреждена особая подготовительная коммисія, на которую и было возложено предварительное разсмотрѣніе всѣхъ мѣропріятій по устройству переселенцевъ и другимъ вопросамъ, связаннымъ съ этимъ дѣломъ. Руководящимъ принципомъ для работъ этой коммисіи была положена мысль, что къ крестьянскимъ переселеніямъ слѣдуетъ относиться безъ особыхъ опасеній; правительственное же воздѣйствіе должно направляться къ тому, чтобы переселеніе носило характеръ болѣе сознательный и получило вполнѣ правильную постановку. При обсужденіи размѣровъ и характера переселенческаго движенія было принято въ соображеніе, что выселеніе крестьянъ изъ малоземельныхъ внутреннихъ губерній Россіи не можетъ оказывать невыгоднаго вліянія на экономическое развитіе страны, въ виду того, что численность такого выселенія является весьма незначительною въ сравненіи съ ежегоднымъ приростомъ населенія Европейской Россіи, достигающимъ 1½ милліона человѣкъ. Съ другой стороны, было обращено вниманіе на крайне благотворное вліяніе переселеній на политическое и экономическое развитіе Сибири, такъ какъ переселенія способствуютъ насажденію тамъ русской культуры и содѣйствуютъ достиженію правительствомъ задачи ближайшаго объединенія нашихъ азіятскихъ владѣній съ Европейской Россіей [1]). Словомъ, новая постановка вопроса существенно отличалась отъ первоначальныхъ взглядовъ правительства на переселеніе.

На этихъ основаніяхъ была построена вся послѣдующая законодательная дѣятельность по переселенческому вопросу. Такъ, было приведено въ извѣстность количество имѣющихся въ Сибири свободныхъ земель; затѣмъ были выяснены вопросы: о порядкѣ выдачи раз-

[1]) Колонизація Сибири въ связи съ общимъ переселенческимъ вопросомъ. Изданіе комитета министровъ. Спб. 1900, стр. 116—126.

рѣшеній на переселеніе, причемъ порядокъ этотъ облегченъ весьма значительно—теперь выдаютъ такія свидѣтельства земскіе начальники, тогда какъ раньше для переселенія требовалось разрѣшеніе центральной власти объ ослабленіи самовольнаго движенія, причемъ для ослабленія его принимаются уже не репрессивныя мѣры, а стараются только путемъ предоставленія разныхъ льготъ по проѣзду и по устройству на мѣстѣ, поощрить переселеніе съ надлежащаго разрѣшенія властей; наконецъ, о выдачѣ пособій переселенцамъ и о развитіи ходачества.

Далѣе, переселеніе въ Сибирь дѣлается предметомъ всесторонняго изученія со стороны высшей администраціи; предпринимаются командировки въ Сибирь высокопоставленныхъ лицъ, съ цѣлью вникнуть въ причины, вызывающія уходъ переселенцевъ съ родины и условія, которыми онъ обставленъ, выяснить нужды этихъ выходцевъ въ пути слѣдованія, ознакомиться съ многообразными сторонами ихъ устройства и жизни въ новыхъ мѣстахъ и т. п. Наконецъ, въ 1897 году учреждается при министерствѣ внутреннихъ дѣлъ особое переселенческое управленіе, къ обязанностямъ котораго отнесены какъ функціи чисто исполнительнаго характера, какъ-то руководство выдачею разрѣшеній на переселеніе, попеченіе объ устройствѣ переселенцевъ на мѣстахъ ихъ водворенія, завѣдываніе кредитами, открываемыми на переселенческое дѣло, такъ и предварительная разработка всѣхъ законодательныхъ мѣропріятій по переселенческому вопросу. Соотвѣтственно расширяется и составъ мѣстныхъ установленій, вѣдающихъ переселенческимъ дѣломъ.

Не останавливаемся здѣсь на плодотворной дѣятельности переселенческаго управленія по устройству переселенцевъ на мѣстѣ, по организаціи пути, по распространенію правильныхъ свѣдѣній о Сибири среди крестьянъ. Сказаннаго уже достаточно для того, чтобы судить, насколько повліяла постройка сибирской желѣзной дороги на самыя воззрѣнія правительства на переселенческій вопросъ.

Обратимся теперь къ обозрѣнію услугъ, оказанныхъ постройкой желѣзной дороги собственно передвиженію переселенцевъ. Для этого надо сперва познакомить съ тѣмъ, какъ происходила перевозка переселенцевъ до открытія сибирскаго желѣзнаго пути.

Въ 70—80-хъ годахъ движеніе переселенцевъ совершалось по двумъ главнымъ направленіямъ—по сѣверному пути, пересѣкающему Уральскій хребетъ по Сибирскому тракту, шли переселенцы, осѣдавшіе преимущественно въ среднихъ округахъ Тобольской и Томской губерній; другое же, южное направленіе развѣтвлялось на нѣсколько путей, проходившихъ черезъ Самарскую и Уфимскую губерніи на Челябинскъ и черезъ Оренбургскую губернію по почтовому тракту отъ Тро-

ицка къ Петропавловску и Омску. Сѣверное направленіе пріобрѣло наибольшее значеніе послѣ проведенія желѣзной дороги между Пермью и Тюменью, и въ 1888—1891 годахъ черезъ Тюмень слѣдовало 70—80% всего числа сибирскихъ переселенцевъ, а въ 1892—1894 годахъ даже до 85%. Въ предѣлахъ Европейской Россіи переселенцы, придерживавшіеся этого сѣвернаго пути, шли большею частью на Нижній-Новгородъ, откуда они переправлялись по рѣкамъ Волгѣ и Камѣ въ Пермь на баржахъ, буксируемыхъ пароходами, а по прибытіи въ Тюмень по желѣзной дорогѣ слѣдовали, смотря по мѣстамъ водворенія, или на подводахъ (въ Ишимскій округъ Тобольской губерніи), или же на пароходахъ и баржахъ по рѣкамъ обскаго бассейна (въ тарскій округъ Тобольской губерніи, въ Акмолинскую область и въ Томскую и Енисейскую губерніи) до возможныхъ конечныхъ пунктовъ водяныхъ сообщеній, а затѣмъ на подводахъ же. Подобный путь по водѣ и на колесахъ, конечно, продолжался очень долгое время. Сверхъ того, съ усиленіемъ передвиженія въ восьмидесятыхъ годахъ стали обнаруживаться еще новыя неудобства пути. Главнымъ изъ такихъ неудобствъ былъ недостатокъ въ перевозочныхъ средствахъ, съ которымъ переселенцамъ приходилось сталкиваться при передвиженіи по рѣкамъ обской системы. На конечной станціи уральской дороги—Тюмень—и на сибирскихъ пристаняхъ стали скопляться значительныя партіи переселенцевъ въ ожиданіи прихода пароходовъ и барж для дальнѣйшаго слѣдованія. Утомленные продолжительнымъ путемъ, не имѣя почти никакихъ становищъ, переселенцы часто бывали вынуждены проводить по нѣсколько недѣль подъ открытымъ небомъ, при самыхъ неудовлетворительныхъ въ санитарномъ отношеніи условіяхъ, подвергаясь вслѣдствіе этого заразнымъ заболѣваніямъ, дававшимъ, вслѣдствіе отсутствія организованной медицинской помощи, значительный процентъ смертности, въ особенности среди дѣтей. Всѣ эти неудобства становились еще болѣе чувствительными для переселенцевъ при ихъ переѣздѣ по рѣкамъ Западной Сибири, по причинѣ тѣснаго помѣщенія на пароходахъ и баржахъ. Распространенію заразныхъ болѣзней между переселенцами немало содѣйствовало и то обстоятельство, что они зачастую скрывали заболѣвшихъ, опасаясь задержекъ въ пути со стороны администраціи.

При всемъ томъ такой проѣздъ обходился весьма недешево. По подсчетамъ г. Исаева, въ началѣ 90-хъ годовъ, когда уже дѣйствовалъ пониженный тарифъ на перевозку переселенцевъ по уральской (нынѣ пермской) желѣзной дорогѣ, проѣздъ переселенческой семьи среднихъ губерній (Курской и Тамбовской) до Томска обходился около 57 рублей, а въ настоящее время проѣздъ такой же семьи (3 взрослыхъ и 2 малолѣтнихъ) отъ Орла до Томска, ѣдущей по разрѣшенію,

стоитъ 14 руб. 70 к., и ѣдущей самовольно въ IV классѣ—47 руб. 80 коп. [1]).

Единственною помощью, предоставлявшеюся переселенцамъ въ то время, были скидки съ желѣзнодорожныхъ тарифовъ на нѣкоторыхъ линіяхъ. Врачебная же и продовольственная помощь была исключительно случайная. И тогда группы переселенцевъ въ пути, дѣйствительно, представляли собою печальную картину, вродѣ тѣхъ, какими изображалось переселеніе въ Сибирь нашими художниками-передвижниками.

Съ постройкой сибирской желѣзной дороги, этотъ путь по сибирскимъ рѣкамъ, полный мытарствъ, отошелъ въ вѣчность. Теперь переселенцы отправляются почти исключительно только на Челябинскъ. Перевозка переселенцевъ совершается по свидѣтельствамъ, выдаваемымъ земскими начальниками, предъявленіе которыхъ на станціяхъ даетъ право проѣзда по льготному тарифу. До 1898 года тарифъ этотъ составлялъ 0,3 к. съ версты; съ 1898 года онъ составляетъ стоимость дѣтскаго билета по пассажирскому тарифу III кл. Дѣти моложе 10 лѣтъ перевозятся безплатно. Кладь переселенцевъ перевозится по тарифу въ $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты, за лошадей и рогатый скотъ взимается по ½ к. съ головы. Перевозка переселенцевъ совершается въ особыхъ, приспособленныхъ для этой цѣли, товарныхъ вагонахъ, а именно, вагоны должны быть приспособлены по воинскому образцу 1894 г., причемъ помѣщеніе въ вагонѣ должно утилизироваться собственно для посадки переселенцевъ въ размѣрѣ до 75%, т. е. въ вагонъ нетормозной нормальнаго типа и размѣра должно быть помѣщаемо не болѣе 30 человѣкъ, считая въ томъ числѣ и дѣтей; въ періодъ же времени отъ 15 іюня до 15 августа не болѣе 25 человѣкъ. Кромѣ приспособленій, опредѣленныхъ требованіями воинской перевозки, вагоны для переселенцевъ должны быть снабжены легкою лѣстницею, желѣзными печами въ холодное время года, а въ полахъ вагоновъ, близъ дверей, должно быть устроено ретирадное помѣщеніе. Малыя партіи переселенцевъ могутъ перевозиться въ обыкновенныхъ вагонахъ III и IV классовъ. Перевозка переселенцевъ должна производиться желѣзными дорогами по расписаніямъ ускоренныхъ поѣздовъ малой скорости (или воинскихъ мирнаго времени), особо для этой цѣли намѣчаемыхъ на съѣздахъ по составленію расписаній. Поѣзда эти должны быть согласованы между собою въ узловыхъ пунктахъ по всѣмъ направленіямъ возможнаго слѣдованія переселенцевъ. Далѣе обращается особое вниманіе на то, чтобы переселенческая кладь слѣдовала непремѣнно въ одномъ поѣздѣ съ самими переселенцами, и они не задерживались, такимъ образомъ, на конечныхъ станціяхъ своего пу-

[1]) Колонизація Сибири, стр. 178—182.

тешествія изъ за неимѣнія клади. При перевозкѣ переселенцевъ обращено также особое вниманіе и на врачебный за ними надзоръ. На протяженіи пути отъ Сызрани до Челябинска въ каждый переселенческій поѣздъ, въ составѣ котораго находится не менѣе десяти вагоновъ съ переселенцами, долженъ ставиться санитарный вагонъ. Желѣзнодорожнымъ фельдшерамъ вмѣнено въ обязанность осматривать переселенцевъ въ пути и опрашивать о состояніи ихъ здоровья. Кромѣ того, передъ посадкой въ поѣзда на станціяхъ Ряжскъ и Пенза переселенцы подвергаются врачебному осмотру со стороны желѣзнодорожнаго врача, а также врачей, назначенныхъ для того губернскимъ начальствомъ. На всѣхъ станціяхъ переселенцы снабжаются безплатно кипяченой водой, а въ послѣднее время въ нѣкоторыхъ мѣстахъ организовано и снабженіе ихъ горячей пищей.

Таковы въ общихъ чертахъ правила проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ переселенцевъ и провоза ихъ имущества, выработанныя въ теченіе 1897 и 1898 гг. на желѣзнодорожныхъ съѣздахъ и въ особыхъ коммисіяхъ изъ представителей желѣзныхъ дорогъ и переселенческаго управленія. Какъ видно, особое вниманіе коммисій обращали на себя заботы о томъ, чтобы переселенческая кладь непремѣнно слѣдовала въ одномъ поѣздѣ съ самими переселенцами, такъ какъ опытъ предыдущихъ лѣтъ показалъ, что выжиданіе переселенцами своей клади на конечной станціи заставляло ихъ непроизводительно терять время, необходимое на устройство на мѣстахъ.

Но самымъ важнымъ, конечно, является сокращеніе срока путешествія и удешевленіе провоза. Выше мы приводили подсчетъ г. Исаева, показывавшій, какъ дешево стало собственно передвиженіе. И дѣйствительно, проѣздъ взрослаго переселенца на протяженіяхъ въ 5,000 верстъ обходится теперь всего въ 6 р. 20 к.

Такъ какъ при этомъ, особенно въ періоды массоваго передвиженія переселенцевъ, перевозка ихъ производится безостановочно до самаго мѣста назначенія, то, несмотря на малую скорость поѣздовъ, путь, требовавшій ранѣе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, теперь совершается въ какіе-нибудь 10—14 дней. При этомъ переселенческій тарифъ распространенъ въ настоящее время и на ходоковъ, путешествующихъ поодиночкѣ, что, въ связи съ сравнительною скоростью проѣзда, весьма благопріятно отразилось на развитіи ходаческаго движенія.

Особенно рельефно выступаетъ вліяніе сибирской желѣзной дороги на развитіе переселенческаго движенія изъ нижеслѣдующихъ статистическихъ данныхъ о движеніи переселенцевъ изъ Европейской Россіи въ Сибирь за послѣднія 12 лѣтъ:

Годы.	Прослѣдовало переселенцевъ.	Годы.	Прослѣдовало переселенцевъ.
1890.	47,378	1896	202,302
1891.	82,150	1897	86,575
1892.	84,200	1898	205,645
1893.	61,435	1899	223,981
1894.	72,612	1900	219,264
1895.	108,309	1901	120,256

Съ 1894 года, когда было впервые открыто движеніе сперва по западно-сибирской желѣзной дорогѣ, а затѣмъ и по всѣмъ линіямъ, рѣзко растетъ цифра переселеній, падая лишь въ 1897 году и въ 1901 году, когда переселеніе прекращалось административными распоряженіями—въ 1897 году изъ за неурожая, въ 1901 году вслѣдствіе военныхъ дѣйствій. Зато въ текущемъ 1902 г. ожидается сильное переселенческое движеніе въ особенности въ Забайкальскую область и Уссурійскій край, причемъ переселенцы впервые воспользуются уже проѣздомъ по восточно-китайской желѣзной дорогѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, удешевленіе передвиженія въ Сибирь отразилось на усиленіи движенія ходоковъ. Въ 1898 году ходоки составляли болѣе одной четверти всей переселенческой массы, а число ихъ въ 1½ раза превышало число переселившихся семей; между тѣмъ, въ 1896 году оно равнялось лишь 6% общаго движенія и составляло 43% числа переселенческихъ семей. Вмѣстѣ съ увеличеніемъ ходаческаго движенія, послѣднее стало уже въ 1897 году болѣе сознательнымъ, что выразилось въ крайне рѣзкомъ пониженіи числа ходоковъ, переходившихъ въ Сибирь безъ испрошенія соотвѣтственныхъ разрѣшеній: отношеніе этихъ самовольныхъ ходоковъ, составлявшее въ 1895—1896 годахъ—83%, въ 1897 году понизилось до 23% [1]). Впрочемъ, количество переселяющихся въ Сибирь лицъ до нѣкоторой степени ослабляется вліяніемъ обратнаго выселенія крестьянъ, не сумѣвшихъ устроиться въ новомъ краю. На борьбу съ обратнымъ выселеніемъ, происходящимъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе недостаточно сознательнаго переселенія въ Сибирь, направлены особыя усилія переселенческаго управленія, которое заботится объ ознакомленіи переселенцевъ съ Сибирью путемъ развитія ходаческаго движенія и изданія популярныхъ брошюръ со свѣдѣніями о Сибири.

На-ряду съ ускореніемъ и удешевленіемъ проѣзда, постройка желѣзной дороги дала возможность имѣть санитарный надзоръ и оказывать врачебно-продовольственную помощь переселенцамъ почти на всемъ ихъ пути. Въ настоящее время врачебный надзоръ за переселенцами, отправляющимися въ Сибирь, начинается еще въ предѣлахъ Европейской Россіи, гдѣ онъ выражается въ медицинскомъ

[1]) Колонизація Сибири, стр. 169.

осмотрѣ переселенцевъ, производимомъ во время наиболѣе оживленнаго движенія въ городахъ Ряжскѣ, Сызрани и на нѣкоторыхъ станціяхъ самаро-златоустовской желѣзной дороги лицами, особо командируемыми для этой цѣли переселенческимъ управленіемъ. Кромѣ того, какъ упомянуто уже въ правилахъ о перевозкѣ переселенцевъ, въ составѣ переселенческихъ поѣздовъ слѣдуютъ особые санитарные вагоны для отдѣленія больныхъ. Но наиболѣе полна врачебно-продовольственная организація на станціяхъ сибирской желѣзной дороги. Тутъ устроенъ цѣлый рядъ пунктовъ, въ которыхъ имѣются особыя помѣщенія для временнаго пріюта и отдыха переселяющихся семей, которымъ производится особая регистрація въ связи съ медицинскимъ осмотромъ, причемъ за снабженіе лѣкарствами и за врачебную помощь съ переселенцевъ не взимается платы. Продовольственная помощь, оказываемая на пунктахъ, выражается въ продажѣ переселенцамъ по заготовительнымъ цѣнамъ съѣстныхъ припасовъ и горячей пищи и въ выдачѣ послѣдней безплатно дѣтямъ моложе 10-лѣтняго возраста, а въ крайнихъ случаяхъ и взрослымъ.

Первымъ изъ пунктовъ, расположенныхъ по нынѣшнему пути слѣдованія главной массы переселенцевъ, является Челябинскъ, имѣющій наибольшее значеніе, потому что имъ пользуются всѣ переселенцы, слѣдующіе по линіи дороги и подвергающіеся здѣсь тщательному медицинскому осмотру съ цѣлью отдѣленія заразныхъ больныхъ. Пунктъ этотъ превосходитъ всѣ остальные и размѣрами построекъ, и численностью медицинскаго персонала. Каждый изъ слѣдующихъ далѣе на востокъ пунктовъ имѣетъ значеніе уже для опредѣленнаго раіона, куда слѣдуютъ переселенцы. Такъ, курганскій пунктъ—для переселенцевъ, направляющихся въ западную часть Петропавловскаго уѣзда Акмолинской области; пункты при станціяхъ Пѣтухово, Петропавловскъ и Омскъ для переселенцевъ въ Акмолинскую область, при Каинскѣ, Каргатѣ и Татарской для переселенцевъ, слѣдующихъ въ юдинскую и верхне-каинскую волости Томской губерніи; обскій пунктъ является узломъ для переселенцевъ, направляющихся тѣмъ же путемъ къ Барнаулу, боготольскій для переселенческихъ участковъ по рѣкѣ Четѣ; пункты въ Ачинскѣ, Красноярскѣ, Канскѣ и Ольгинѣ лежатъ въ раіонѣ, гдѣ также имѣется значительный запасъ заготовленныхъ участковъ. Наконецъ, пункты въ Тайшетѣ и Тулунѣ имѣютъ существенное значеніе для переселенцевъ, идущихъ въ Иркутскую губернію и далѣе на востокъ. Послѣдній на востокѣ пунктъ находится въ Срѣтенскѣ.

О размѣрахъ дѣятельности этихъ пунктовъ можно судить хотя бы по даннымъ 1898 г. За этотъ годъ на 16-ти врачебно-продовольственныхъ пунктахъ была подана медицинская помощь 109,449 больнымъ (въ томъ числѣ 47,919 переселенцамъ въ пути, 29,184 новосе-

ламъ и 32,346 старожиламъ), продовольственная помощь переселенцамъ на пунктахъ выразилась въ тотъ же годъ въ выдачѣ свыше 647,800 порцій горячей пищи, изъ которыхъ 578,402 порціи были розданы безплатно, и въ снабженіи переселенцевъ печенымъ хлѣбомъ въ количествѣ до 80,179 пудовъ.

Благопріятные результаты всѣхъ этихъ мѣропріятій, а главное, улучшенія пути, благодаря постройкѣ сибирской дороги, не замедлили, отразиться замѣтнымъ уменьшеніемъ смертности среди переселенцевъ; уже въ 1895 году число умершихъ въ пути опустилось до 1% общаго числа зарегистрированныхъ переселенцевъ; въ 1896 г. число умершихъ составило уже 0,6%, въ 1897 г.—0,4%, въ 1898 г.—0,23%, а въ 1899 г.—0,14% [1]).

Но всего рельефнѣе вліяніе сибирской желѣзной дороги на условія переселенческаго движенія выразилось въ опытѣ перевозки переселенцевъ въ Амурскую область въ началѣ 1900 года. Въ этомъ году въ апрѣлѣ мѣсяцѣ должна была отправиться партія въ 3,584 человѣка со ст. Конотопъ. Вмѣсто обычнаго пути вокругъ Азіи моремъ, ихъ повезли по желѣзнымъ дорогамъ на Срѣтенскъ, хотя забайкальская дорога еще не была окончена постройкой и по ней обращались только рабочіе поѣзда. Переселенцы были разбиты на пять партій, каждая приблизительно изъ 450 взрослыхъ и 150 дѣтей при 3½ тысячахъ пудовъ клади. Первая партія весь путь отъ Конотопа до Срѣтенска совершила въ 25 дней, и 9 мая была уже въ Срѣтенскѣ, а къ концу мая на мѣстѣ, такъ что могла уже начать свое устройство. Перевозка слѣдующихъ партій была не столь успѣшна, продолжалась отъ Конотопа до Хабаровска въ среднемъ по 60 дней — вслѣдствіе наступившаго мелководья на рѣкѣ Амурѣ и недостатка перевозочныхъ средствъ у пароходствъ. Но все же, будучи скорѣе по времени, нежели моремъ, переселеніе по желѣзной дорогѣ обошлось гораздо дешевле. Средняя стоимость дневного пайка переселенца опредѣлилась въ 11,4 коп., а за весь путь около 13 р.; перевозка съ багажемъ обошлась 25—26 рублей, и вообще всѣ издержки по переселенію сухимъ путемъ составили всего 48 рублей на переселенца, тогда какъ морской путь обходился по 80 рублей съ переселенца. Но главное, что смертность за все переселеніе всѣхъ партій (собственно лишь четырехъ послѣднихъ партій, въ первой изъ которыхъ вовсе не было умершихъ) составило всего—32 дѣтей, т. е. всего 0,1%, тогда какъ средняя смертность переселенцевъ морскимъ путемъ составляла, обыкновенно, 2,5%.

Таково вліяніе сибирской желѣзной дороги на самыя условія передвиженія переселенцевъ. Несомнѣнно, что нынѣ, когда произво-

[1]) Колонизація Сибири, стр. 184—188.

дится временное движеніе уже по сплошному пути китайской желѣзной дороги, условія передвиженія на дальній Востокъ сдѣлались еще совершеннѣе, еще удобнѣе.

Разсмотримъ теперь, какое вліяніе на измѣненіе жизни въ Сибири можетъ оказать усиливающееся туда переселеніе, обусловленное облегченіемъ пути, благодаря постройкѣ желѣзной дороги.

Прежде всего, Сибирь населена слабо. По послѣднимъ даннымъ, ея населеніе равняется 7.641,000 душъ обоего пола. Если бы Сибирь была населена также плотно, какъ Европейская Россія, она вмѣщала бы 250 милліоновъ жителей. Правда, что малая населенность Сибири объясняется непригодностью для культуры огромной части ея пространства; но все же и остальныя, пригодныя для культуры, земли не имѣютъ достаточнаго населенія. Во всякомъ случаѣ, емкость Сибири въ переселенческомъ отношеніи еще очень значительна. Какъ именно она велика, теперь невозможно опредѣлить даже приблизительно. Книга о «Колонизаціи Сибири» (стр. 374) говоритъ, что размѣры фонда переселенческихъ участковъ будутъ, повидимому, ограничены въ будущемъ лишь двумя факторами, именно—непригодностью того или другого раіона къ земледѣльческой культурѣ, и невозможностью сокращенія земельнаго пользованія въ коренной Сибири далѣе нормъ той или другой величины; однако, теперь предвидѣть, когда эти факторы окажутъ свое дѣйствіе, невозможно, такъ какъ, во-первыхъ, судя по опытамъ послѣднихъ лѣтъ, непригодность земель къ культурѣ является признакомъ весьма относительнымъ и характеризующимъ данную мѣстность только для даннаго момента, а, во-вторыхъ, норма земельнаго пользованія старожиловъ будетъ сокращаться по мѣрѣ общекультурнаго развитія страны и въ особенности той ея части, населеніе которой ведетъ еще кочевой образъ жизни.

Итакъ, первая заслуга переселенія уже въ томъ, что оно увеличиваетъ численно населеніе Сибири, нуждающейся въ этомъ для своего культурнаго развитія.

Далѣе, изъ 7,641 тыс. населенія Сибири, въ ней русскихъ только 5,214 тыс., и инородцевъ 2,427 тыс. Въ частности, наиболѣе старыя наши сибирскія владѣнія, съ наилучшими климатическими и почвенными условіями, каковы южныя части Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губерній, обратились въ совершенно русскія области. Преобладаніе русскаго племени идетъ впередъ быстрыми шагами въ Приморской и Амурской областяхъ, гдѣ туземное населеніе очень невелико и еще менѣе того культурно. Но въ Забайкальской области живетъ 266 тыс. бурятъ на 398 тыс. русскихъ, а въ степныхъ областяхъ киргизское населеніе (1,450 тыс.) болѣе, чѣмъ втрое, превышаетъ русское (370 тыс.); не говоримъ уже объ Якутской области, гдѣ русское населеніе очень слабо (18 тыс. на 244 тыс. ино-

родцевъ разныхъ племенъ) [1]). Переселенцами же являются русскіе изъ коренныхъ русскихъ губерній, и, такимъ образомъ, второе значеніе переселеній состоитъ въ обрусѣніи обширной страны, населенной въ настоящее время малокультурными, полудикими инородцами.

Что касается вліянія переселенія на культурную жизнь Сибири, то, прежде всего, оно отражается на увеличеніи количества распаханной земли. Переселенческое управленіе въ своихъ изданіяхъ предупреждаетъ рядового переселенца [2]), что онъ можетъ разсчитывать только на земледѣліе, да еще въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ (степныя области, степныя пространства Тобольской губерніи, алтайскаго округа, Минусинскаго уѣзда и восточнаго Забайкалья и Бараба) на скотоводство, причемъ послѣднее, по причинѣ нерѣдкихъ падежей отъ чумы, сибирской язвы и безкормицы, все-таки не вполнѣ надежно. Въ Европейской Россіи сотни тысячъ крестьянъ поддерживаются заработкомъ въ помѣщичьихъ экономіяхъ,—въ Сибири нѣтъ помѣщиковъ; въ Россіи цѣлые уѣзды и губерніи живутъ работою на обширныхъ фабрикахъ, заводахъ и копяхъ,—въ Сибири потребности этой отрасли промышленности удовлетворяютъ всего какіе-нибудь десятки тысячъ рукъ. Въ Россіи есть большіе города,—въ Сибири такихъ городовъ нѣтъ. Иркутскъ—самый большой городъ Сибири считаетъ всего 58 тысячъ жителей; городовъ съ населеніемъ свыше 10 тыс. только 11, а остальные представляютъ собою лишь большія села, живущія хлѣбопашествомъ. Коренное туземное населеніе Сибири живетъ также звѣроловствомъ и рыболовствомъ; но эти промыслы требуютъ особыхъ навыковъ.

Впрочемъ, особыя предостереженія тутъ даже излишни. Русскій переселенецъ, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, и не знакомъ ни съ чѣмъ, кромѣ земледѣлія. Оланьонъ, въ заключеніи своего труда «La Sibérie Economique» (стр. 220—221), даетъ не особенно лестную, хотя до извѣстной степени, и нѣсколько одностороннюю, какъ увидимъ ниже, характеристику русскаго переселенца. Неподвижность, отсутствіе предусмотрительности и заботъ о будущемъ—его отличительныя свойства. Некультурный, только-что вышедшій изъ рабства, онъ жилъ подъ гнетомъ преувеличенной религіозности и фатализма, какъ жили его предки на общинной землѣ, и даже не вѣдалъ о существованіи иного міра. Въ Сибирь его направилъ рядъ неурожаевъ, голодовокъ. Но и по пути въ Сибирь онъ не выходилъ изъ подъ начальственной опеки, и мало чему могъ научиться—тѣмъ болѣе, что Россія на всемъ ея протяженіи очень однообразна. И вотъ, прибывши и осѣвши на новыхъ земляхъ, чего можетъ желать такой переселенецъ, разъ его

[1]) Свѣдѣнія о земледѣльческой полосѣ Сибири. Изданіе переселенческаго управленія министерства внутреннихъ дѣлъ. Спб. 1901. стр. 4—5.

[2]) Тамъ же, стр. 17.

главная потребность, въ хлѣбѣ насущномъ, удовлетворена? Въ Сибири населеніе еще болѣе, чѣмъ въ Россіи, лишено школъ, образованія... Правда, въ этомъ направленіи дѣлается кое-что переселенческимъ управленіемъ и комитетомъ сибирской желѣзной дороги, но очень мало, мимоходомъ, такъ какъ не въ этомъ главная цѣль названныхъ учрежденій.

Тѣмъ не менѣе, извѣстную культурную струю въ сибирскій строй жизни переселенцы уже вносятъ, хотя бы и въ области только сельскаго хозяйства. Доказательствомъ этого положенія, по мнѣнію „Колонизаціи Сибири", могутъ служить имѣющіяся свѣдѣнія о вліяніи иммиграціи въ раіонахъ наибольшаго вселенія выходцевъ изъ Европейской Россіи, какъ, напримѣръ, въ алтайскомъ горномъ округѣ. Въ концѣ 80-хъ годовъ въ этомъ округѣ не было кустарнаго и ремесленнаго производства; оно появилось здѣсь съ приходомъ переселенцевъ. Шубники, пимокаты, столяры, слесаря, швецы, штукатуры, даже плотники по городамъ и селамъ, въ подавляющемъ большинствѣ новоселы. Всецѣло имъ край обязанъ земледѣльческими машинами и орудіями. Въ пользу культурнаго вліянія новоселовъ на окружающую ихъ среду говорятъ и заключенія, изложенныя въ всеподданнѣйшемъ отчетѣ статсъ-секретаря Куломзина по поѣздкѣ въ Сибирь лѣтомъ 1896 года. Согласно даннымъ отчета, новоселы, если и перенимаютъ временно архаическую переложную систему хозяйства, существующую у сибирскихъ старожиловъ, то весьма ненадолго, а на 2-й и на 3-й годъ уже начинаютъ заводить свои привычные порядки и, прежде всего, устанавливаютъ порядки пахотныхъ и сѣнокосныхъ угодій. Далѣе, въ отношеніи улучшенныхъ способовъ обработки почвы и переработки зерна въ отчетѣ статсъ-секретаря Куломзина констатируется наличность между новоселами хорошихъ мастеровъ: кузнецовъ, плотниковъ, столяровъ, мельниковъ, лицъ, хорошо работающихъ вѣялки и молотилки, привычныхъ къ мукомольному дѣлу и опытныхъ въ постройкѣ водяныхъ и вѣтряныхъ мельницъ. Наконецъ, переселенцы впервые стали сѣять нѣкоторые хлѣба (просо и гречу), получившіе уже извѣстное распространеніе въ Западной Сибири, а также оказались впереди старожиловъ въ области садоводства и огородничества, достигнувъ впервые успѣха въ посадкѣ фруктовыхъ деревьевъ, бобовыхъ растеній и т. п. Еще болѣе важнымъ, по мнѣнію того же сочиненія, нежели вліяніе на сельскохозяйственные порядки сибиряковъ, является воздѣйствіе новоселовъ на этнологическія особенности мѣстнаго населенія, выражающіяся въ ослабленіи нежелательныхъ, съ общегосударственной точки зрѣнія, послѣдствій племеннаго смѣшенія послѣдняго съ инородческимъ элементомъ. Внося, по выраженію Ядринцева, къ помѣсямъ сибиряковъ съ инородцами болѣе чистый и сильный типъ славянской расы и служа какъ бы обновителями породы, переселенцы

въ то же время поддерживаютъ и укрѣпляютъ въ крестьянскомъ населеніи Сибири сознаніе его общенаціональнаго единства съ оставленнымъ ими отечествомъ—доуральскою Россіею. Это послѣднее особенно важно въ виду общаго недостатка женскаго населенія въ Сибири [1]).

Но помимо этихъ переселенцевъ, пріѣзжающихъ въ Сибирь въ переселенческихъ поѣздахъ, регистрируемыхъ въ переселенческихъ пунктахъ и поселяемыхъ на казенныхъ или на кабинетскихъ земляхъ, въ Сибирь направляется цѣлая масса другихъ переселенцевъ, гораздо рѣзче измѣняющихъ строй и бытъ сибирской жизни, хотя и менѣе многочисленныхъ и менѣе поддающихся статистическому учету. Мы говоримъ о цѣломъ рядѣ промышленниковъ, чиновниковъ, желѣзнодорожныхъ служащихъ, приказчиковъ, торговцевъ, ремесленниковъ, которые съ открытіемъ сибирской желѣзной дороги ѣдутъ въ Сибирь, чтобы, поселившись въ ней навсегда или на время, примѣнить свои способности и свой трудъ въ новой странѣ. О числѣ ихъ можно судить только по косвеннымъ даннымъ, а именно по значительному росту городского населенія Сибири, которое едва ли пополнялось изъ среды сибирскаго же населенія. Въ ниже прилагаемой таблицѣ, заимствованной изъ «Путеводителя по великой сибирской желѣзной дорогѣ за 1901—1902 г.», приводятся такія данныя о ростѣ населенія нѣкоторыхъ сибирскихъ городовъ съ 1897 по 1900 годъ подъ вліяніемъ открытія движенія по сибирской желѣзной дорогѣ:

Города.	По даннымъ 1897 г. Число жителей	По статист. 1900 г. обоего пола.
Омскъ	37,470	53,050
Красноярскъ	26,653	33,337
Нижнеудинскъ	5,803	5,909
Иркутскъ	51,434	58,170
Томскъ	52,430	56,220
Чита	11,480	18,500
Срѣтенскъ	1,710	8,478
Благовѣщенскъ	32,606	38,593
Хабаровскъ	14,971	15,648
Никольскъ-Уссурійскій . .	8,982	20,000
Владивостокъ	28,933	30,847

Особенное вниманіе обращаетъ на себя ростъ города Омска. Еще недавно это былъ глухой административный центръ; теперь же онъ выросъ въ цѣлый богатый торговый городъ, имѣетъ прекрасные магазины, банки, отдѣленія торговыхъ фирмъ и по количеству населенія соперничаетъ съ двумя главными городами Сибири—Иркутскомъ и Томскомъ. Точно также выросъ и Иркутскъ, обогнавшій

[1]) Колонизація Сибири, стр. 369—371.

по числу населенія даже Томскъ, долгое время бывшій самымъ крупнымъ городомъ Сибири. Менѣе замѣчателенъ ростъ городовъ Восточной Сибири, вообще недавно основанныхъ; притомъ еще ростъ ихъ приходится, главнымъ образомъ, на счетъ квартирующихъ въ нихъ войскъ и китайцевъ-рабочихъ, что особенно замѣтно при сравненіи цифръ мужского населенія и женскаго. Хотя мужчины въ сибирскихъ городахъ по численности вообще значительно превосходятъ женщинъ, но чѣмъ дальше на востокъ, тѣмъ этотъ перевѣсъ значительнѣе и, начинаясь въ Омскѣ съ нѣсколькихъ сотъ человѣкъ, доходитъ во Владивостокѣ до отношенія 24,433 мужчинъ къ 4,500 женщинамъ, ибо во Владивостокѣ стоятъ войска и особенно много китайцевъ; послѣдніе же не берутъ съ собою женщинъ. Но весьма характерно, что ростъ сибирскихъ городовъ упадаетъ именно на тѣ, которые расположены на линіи желѣзной дороги. Тутъ быстро растутъ даже небольшіе поселки, вродѣ Ново-Николаевскаго близъ станціи Обь,— именно потому, что торгово-промышленная жизнь развивается сначала вдоль самой желѣзнодорожной линіи.

Другое косвенное указаніе на вселеніе въ Сибирь новыхъ элементовъ, помимо собственно переселенческаго движенія, даетъ статистика пассажирскихъ перевозокъ сибирской желѣзной дороги. Большинство желѣзныхъ дорогъ даетъ приблизительно одинаковое количество пассажировъ по отправленію и по прибытію, что и понятно, такъ какъ изъ даннаго пункта уѣзжаютъ обыкновенно на время, чтобы возвратиться черезъ нѣсколько времени; если же кто выселяется навсегда, то почти всегда бываетъ, что на его мѣсто поселяется кто-либо другой. Совсѣмъ иное мы имѣемъ на сибирской желѣзной дорогѣ, гдѣ, не считая собственно переселенцевъ, число прибывшихъ на ея станціи пассажировъ всегда превышаетъ количество уѣхавшихъ.

Такъ, въ 1900 году на станціи сибирской желѣзной дороги прибыло 4,371 пассажиръ I класса, 44,021 пассажиръ II класса, 314,118 пассажировъ III класса и 236,165 пассажировъ IV класса. Отправилось же со станцій сибирской желѣзной дороги—3,966 пассажировъ I класса, 40,388 пассажировъ II класса, 260,957 пассажировъ III класса и 227,510 пассажировъ IV класса, т. е. осталось въ Сибири 404 пассажира I класса, 3,663 пассажира II класса, 53,161 пассажиръ III класса, 8,655 пассажировъ IV класса. Въ частности по отдѣльнымъ городамъ прибыло и отправилось нижеслѣдующее число пассажировъ каждаго класса:

	Прибыло пассажировъ.				Отправилось пассажировъ.			
	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.
Иркутскъ	1,228	7,906	34,274	23,801	1,021	5,837	16,316	14,854
Красноярскъ	258	2,783	12,287	7,375	286	2,935	14,081	10,042
Ачинскъ	95	922	4,455	2,679	75	849	4,029	3,133

	Прибыло пассажировъ				Отправилось пассажировъ.			
	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.
Маріинскъ	99	694	4,868	3,765	69	726	4,962	4,393
Томскъ.	513	4,774	19,163	7,042	301	3,517	13,534	7,007
Обь	141	1,476	11,149	5,929	164	1,498	9,659	4,309
Омскъ	339	6,992	61,083	10,826	371	5,220	32,310	10,354
Петропавловскъ . . .	105	1,450	13,241	6,765	140	1,544	10,581	6,848
Курганъ	116	1,235	10,759	10,083	116	1,474	9,697	12,309

Большой перевѣсъ числа прибывшихъ въ Иркутскъ пассажировъ надъ числомъ выѣхавшихъ оттуда не даетъ еще права заключить, что всѣ они тамъ и остались. Большая часть изъ нихъ прослѣдовали дальше на востокъ, и часть осѣла въ городахъ Восточной Сибири, а часть вернулась назадъ въ Европейскую Россію, но уже моремъ.

Резюмируя все изложенное, можно сказать, что сибирская желѣзная дорога оказала вліяніе на увеличеніе переселенія въ Сибирь прежде всего нравственное, такъ какъ съ постройкой дороги на переселеніе было обращено большее вниманіе со стороны правительства, переселенческій вопросъ впервые былъ урегулированъ и переселенцамъ предоставлены кое-какія льготы. Далѣе, вліяніе сибирской дороги сказалось въ томъ, что проѣздъ переселенцевъ сталъ имъ обходиться дешевле, а самая доставка ихъ до мѣста назначенія стала быстрѣе, здоровѣе и менѣе утомительна. Со времени открытія движенія по сибирской дорогѣ въ 1894 г. по 1902 г. она перевезла въ Сибирь 1.239,044 переселенца изъ Европейской Россіи, осѣвшихъ на землю, не считая нѣсколькихъ десятковъ тысячъ иного люда, пріѣхавшаго и поселившагося преимущественно въ городахъ Сибири.

VII.

Пассажирское сообщеніе.

Обращаемся теперь къ весьма важному дѣлу сибирской желѣзной дороги—улучшенію ею способовъ сношенія Сибири съ остальнымъ міромъ, а именно къ ея услугамъ въ дѣлѣ пассажирскаго сообщенія съ Сибирью.

До открытія движенія по сибирской желѣзной дорогѣ, въ важнѣйшіе города Сибири—Омскъ, Томскъ, Иркутскъ, теперь лежащіе на желѣзной дорогѣ, ѣздили—лѣтомъ черезъ Тюмень и оттуда на пароходахъ; зимой черезъ Челябинскъ и оттуда на лошадяхъ. Первый путь обходился нѣсколько дешевле, былъ менѣе утомителенъ; но зато требовалъ больше времени. Посмотримъ, во что обходилось и сколько времени продолжалось путешествіе до этихъ городовъ изъ Москвы. Отъ Москвы до Нижняго-Новгорода въ скоромъ поѣздѣ ѣзды 11 часовъ, въ почтовомъ 15½ часовъ; стоимость проѣзда: въ I классѣ 11 р. 50 к., во II классѣ 6 р. 90 к., въ III классѣ 4 р. 60 к. Отъ Нижняго до Перми на пароходахъ Любимова и братьевъ Каменскихъ ѣзды четверо сутокъ (въ обратномъ направленіи нѣсколько скорѣе); плата

въ I классѣ 7 р., во II классѣ 5 р., въ III классѣ 2 р. 25 к. Отъ Перми до Тюмени по желѣзной дорогѣ 53 часа ѣзды; плата въ I классѣ 17 р. 50 к., во II классѣ 10 р. 50 к., въ III классѣ 7 р. Отъ Тюмени до Томска плаваніе продолжается около недѣли и стоитъ въ I классѣ 15 р., во II классѣ 10 р., въ III классѣ 5 р.; плаваніе до Омска длится дней пять и обходится въ I классѣ 10 р., во II классѣ 8 р., въ III классѣ 4 р. Отъ Томска до Иркутска приходилось ѣхать сибирскимъ трактомъ около 1,500 верстъ за плату по 1½ коп. съ лошади и версты. Если принять одну лошадь соотвѣтствующею III классу, двѣ II классу и три I классу, это составляло 22 р. 50 к., 45 р. и 67 р. 50 к. Продолжительность такого пути, несмотря на рѣзвость сибирскихъ лошадей, нельзя считать менѣе одной недѣли.

Если же ѣхать на Челябинскъ, то платы составляли: отъ Москвы до Челябинска по желѣзной дорогѣ въ I классѣ 32 р., во II классѣ 19 р. 20 к., въ III классѣ 12 р. 80 к., а время въ пути 3½ сутокъ. Отъ Челябинска сибирскимъ трактомъ до Омска около 750 верстъ (и значитъ—платы за одну лошадь 10 р. 50 к., за двѣ 21 р., за три 31 р. 50 к. и время въ пути около 4 сутокъ); до Томска около 1,600 верстъ (и платы за одну лошадь 24 р., за двѣ 48 р., за три 72 р., и время въ пути около 8 сутокъ); до Иркутска около 3,000 верстъ (и платы за одну лошадь 45 р., за двѣ 90 р., за три 135 р. и время въ пути около двухъ недѣль).

Такимъ образомъ, отъ Москвы можно было добраться лѣтомъ: до Омска примѣрно въ 12—14 дней, до Томска въ 14—16 дней, до Иркутска въ 3 недѣли и дольше, а зимою—до Омска въ 8 сутокъ, до Томска въ 12—14 дней, до Иркутска около трехъ недѣль. Такое путешествіе обходилось: по рѣкамъ до Омска: въ I классѣ 46 р., во II классѣ 30 р. 40 к., въ III классѣ 17 р. 85 к.; до Томска въ I классѣ 51 р., во II классѣ 32 р. 40 к., въ III классѣ 18 р. 85 к.; до Иркутска—въ I классѣ 118 р. 50 к., во II классѣ 77 р. 40 к., въ III классѣ 41 р. 35 к., а черезъ Челябинскъ: до Омска въ I классѣ 63 р. 50 к., во II классѣ 40 р. 20 к., въ III классѣ 23 р. 30 к.; до Томска въ I классѣ 104 р., во II классѣ 67 р. 20 к., въ III классѣ 36 р. 80 к.; до Иркутска въ I классѣ 167 р., во II классѣ 109 р. 20 к., въ III классѣ 47 р. 80 к.

По тарифу же, дѣйствовавшему до 18 апрѣля этого года,—проѣздъ отъ Москвы до Омска стоилъ въ обыкновенныхъ поѣздахъ въ I классѣ 39 р. 50 к., во II классѣ 23 р. 70 к., въ III классѣ 15 р. 80 к., и весь путь длится около пяти сутокъ; до Томска въ I классѣ 48 р., во II классѣ 28 р. 80 к., въ III классѣ 19 р. 20 к., и весь путь длится около семи сутокъ; до Иркутска въ I классѣ 62 р. 50 к., во II классѣ 37 р. 50 к., въ III классѣ 25 р., и весь путь длится около 10½ сутокъ. Съ 18 апрѣля платы до Томска и

Иркутска нѣсколько повышены; но все таки остаются значительно ниже платъ на пароходахъ и почтовыхъ.

Для наглядности изображаемъ эти данныя въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	От Москвы:											
	до Омска.				до Томска.				до Иркутска.			
	Классы.			Дней въ пути.	Классы.			Дней въ пути.	Классы.			Дней въ пути.
	I.	II.	III.		I.	II.	III.		I.	II.	III.	
	Въ рубляхъ.				Въ рубляхъ.				Въ рубляхъ.			
До постройки сибирской ж. дор.:												
черезъ Тюмень .	46,00	30,40	17,85	12–14	51	32,40	18,85	14–16	118,50	77,40	41,35	23
„ Челябин.	63,50	40,20	23,30	8	104	67,20	36,80	12–14	167,00	109,20	47,80	21
По сибирской жел. дорогѣ:												
до 18 апрѣля 1902 г. . . .	39,50	23,70	15,80	5	48	28,80	19,20	7	62,50	37,50	25,00	10½
съ 18 апрѣля 1902 г. . . .	39,50	23,70	15,80	5	51	30,60	20,40	7	71.00	42,60	28,40	10

Такимъ образомъ, сибирская желѣзная дорога, даже въ томъ несовершенномъ видѣ, въ какомъ она находится теперь, до усиленія ея пропускной способности и до полной замѣны легкихъ рельсовъ другими, болѣе тяжелаго типа, допускающими развитіе большей скорости, удвоила скорость сообщенія между сибирскими городами и центромъ Россіи даже для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ и значительно удешевила проѣздъ отъ Москвы до сибирскихъ городовъ.

Къ этому необходимо еще прибавить, что путешествіе на перекладныхъ вообще утомительно всюду, а въ Сибири, гдѣ дороги грунтовыя, въ осеннее и весеннее время утомительность эта еще усиливается. Зимою путники рискуютъ замерзнуть, если попадутъ въ буранъ. Притомъ при полномъ отсутствіи сколько-нибудь сносныхъ помѣщеній на остановочныхъ пунктахъ путешествіе по Сибири въ до-желѣзнодорожное время было сопряжено съ дѣйствительными лишеніями, и въ путь рѣшались пускаться только тѣ, кому путешествіе было очень нужно — немногіе купцы, чиновники. Путешественникъ по Сибири былъ неменьшею рѣдкостью, чѣмъ путешественникъ въ центральную Африку, а туристовъ, въ настоящемъ смыслѣ этого слова, тамъ никогда и не бывало. Съ постройкой желѣзной дороги, всѣ эти трудности пути совершенно устранены. Можно ѣхать съ мѣста до мѣста въ болѣе или менѣе комфортабельномъ вагонѣ, не испытывая особеннаго утомленія, и притомъ затрачивать на передвиженіе слишкомъ вдвое меньше времени. Уже одно это обстоятельство имѣетъ громадное значеніе.

Но этого мало. Съ марта 1898 г. стали обращаться между Москвою и Сибирью (сперва до Томска, потомъ до Иркутска), сначала по одному разу въ мѣсяцъ, затѣмъ по два раза, наконецъ, еженедѣльно

и въ настоящее время по два раза въ недѣлю, особые скорые безпересадочные поѣзда. Поѣзда эти имѣютъ по 68 мѣстъ и состоятъ изъ одного вагона перваго класса, двухъ вагоновъ II класса, салонъ-вагона и багажнаго. Всѣ вагоны освѣщаются электричествомъ, причемъ, кромѣ люстръ, въ салонъ-вагонѣ и купе устроены переносныя лампочки, представляющія для пассажировъ очень важное удобство. Электричество примѣнено даже для закуриванія папиросъ. Всюду въ поѣздѣ противопожарные краны. Всѣ купе сдѣланы на четыре мѣста: спальни снабжены постелями съ нумерами съ выдвигающимися пластинками, показывающими, что мѣсто занято; для храненія спальныхъ принадлежностей имѣются особые занумерованные шкафы. Вагонъ-салонъ-столовая обширенъ; въ немъ имѣется буфетъ, гдѣ можно получать обѣды за умѣренную плату—1 р. 25 коп. Къ поѣздной прислугѣ и бригадѣ проведены звонки. Въ поѣздѣ устроена библіотека, въ которой преобладаютъ книги съ описаніемъ Сибири. Имѣется ванна съ душемъ. Отопленіе поѣзда водяное. Въ поѣздѣ имѣется аптека и его постоянно сопровождаетъ фельдшеръ. Особенно роскошно и изящно отдѣланъ составъ, принадлежащій международному обществу спальныхъ вагоновъ; недуренъ также составъ, принадлежащій николаевской желѣзной дорогѣ, составъ же московско-курской желѣзной дороги значительно уступаетъ по удобствамъ. Такъ какъ впередъ неизвѣстно, въ какой составъ попадешь, то комфортъ путешествія въ Сибирь находится пока въ нѣкоторой зависимости отъ случая.

Сибирскіе скорые поѣзда обращаются не по кратчайшему пути отъ Москвы на Сибирь, который пролегалъ бы по московско-казанской дорогѣ до Батраковъ; но по обходному по курской дорогѣ до Тулы и оттуда по сызрано-вяземской желѣзной дорогѣ. Министерство путей сообщенія, устанавливавшее сибирскіе скорые поѣзда, преслѣдовало цѣли облегченія сношеній съ Сибирью и особенно первое время признавало желательнымъ установить минимальный тарифъ. Приплата за скорость первоначально была назначена въ размѣрѣ всего 15%, а за спальныя мѣста была установлена такса казенныхъ дорогъ—по 1 р. 50 к. съ каждой дороги слѣдованія, несмотря на то, что въ данномъ случаѣ дороги слѣдованія оказались громадной длины, и при незначительной скорости поѣзда на каждую изъ нихъ приходилось по нѣсколько ночей. По тѣмъ же соображеніямъ въ поѣзда эти былъ включенъ II классъ, по отдѣлкѣ и предоставляемымъ удобствамъ ничѣмъ не уступавшій I классу, но съ тарифомъ гораздо болѣе низкимъ. На этотъ поѣздъ вообще смотрѣли, какъ на имѣющій государственныя задачи. Съ нимъ отправлялись въ Сибирь чиновники и военные, ѣдущіе на службу,— и было признано важнымъ для лучшаго подбора лицъ, несущихъ государственную службу въ Сибири, не запугивать ихъ дороговизною и тяжестью пути; этимъ поѣздомъ пользуются и многочисленные торгов-

цы и коммисіонеры, безъ которыхъ не можетъ возникнуть сибирскій вывозъ. Впрочемъ, скорость этихъ поѣздовъ только относительная. Она образуется собственно на пробѣгахъ по курской и сызрано-вяземской дорогамъ, гдѣ поѣздъ идетъ со скоростью 35—40 верстъ въ часъ; но въ Сибири его скорость падаетъ до 25 верстъ въ часъ, и весь выигрышъ во времени получается только отъ сокращенія времени стоянокъ на станціяхъ. Впрочемъ, пассажиры, ѣдущіе съ этимъ поѣздомъ до Иркутска, выигрываютъ около 64 часовъ времени, ѣдущіе до Томска около 40 часовъ и до Омска около 30 часовъ, достигая этихъ городовъ изъ Москвы соотвѣтственно въ 7 дней 22 часа 20 минутъ, въ 5 дней 9 часовъ 35 минутъ и въ 3 дня 22 часа 8 минутъ.

Съ лѣта прошлаго года въ интересахъ пассажировъ, ѣдущихъ далѣе на востокъ, были установлены такъ-называемые буфетные поѣзда по забайкальской желѣзной дорогѣ отъ Иркутска до Срѣтенска, въ составѣ и съ устройствомъ, подобнымъ скорымъ сибирскимъ поѣздамъ. Съ лѣта текущаго 1902 года поѣзда забайкальской желѣзной дороги будутъ ходить до ст. Маньчжурія на китайской границѣ, откуда уже производится временное движеніе по восточно-китайской дорогѣ до Портъ-Артура и Владивостока.

Вскорѣ послѣ введенія въ обращеніе скорыхъ сибирскихъ поѣздовъ, оказалось, что наплывъ пассажировъ въ эти поѣзда громаденъ, что средняя годовая заполненность мѣстъ въ нихъ составляетъ 80%, тогда какъ въ среднемъ на всей сѣти вагоны I класса заполнены только до 14%, и что, несмотря на такой высокій процентъ использованія мѣстъ, эксплоатація сибирскихъ поѣздовъ приноситъ пока убытокъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ окончаніемъ сибирской желѣзной дороги, встрѣчающіеся на практикѣ разстоянія достигли до 4,500 верстъ, съ постройкой забайкальской—до 6,000 верстъ, а когда откроется движеніе по восточно-китайской дорогѣ, то до 7,000 и до 8,000 верстъ. Между тѣмъ, при установленіи пассажирскаго тарифа 1 декабря 1894 года имѣлись въ виду разстоянія только до 3,000 верстъ. Въ виду этого былъ выдвинутъ вопросъ о предѣльныхъ ставкахъ, до которыхъ могутъ доходить тарифы въ интересахъ какъ самихъ дорогъ, такъ и промышленности. Пассажирскій тарифъ 1894 года, какъ извѣстно, былъ установленъ поясной, дифференціальный, причемъ свыше 1,510 верстъ къ платѣ за это протяженіе на каждый поясъ въ 50 верстъ прибавлялось по 20 коп. въ III классѣ, что составляетъ 0,4 коп. на версту. Чѣмъ больше разстоянія, тѣмъ ближе становится провозная плата къ 0,4 к. на версту. Между тѣмъ, самимъ желѣзнымъ дорогамъ пассажиръ съ версты обходится въ 0,66 — 0,69 к., а если исключить отсюда расходы по пассажирскому движенію, не зависящіе собственно отъ движенія поѣздовъ, и ограничиться лишь этими послѣдними—0,34 к. Такимъ образомъ, средній расходъ съ пассажиро-версты пассажировъ дальняго

слѣдованія надо считать въ среднемъ между 0,66 и 0,34 к., примѣрно 0,51—0,53 коп., стало быть, во всякомъ случаѣ, онъ превышаетъ предѣльную ставку пассажирскаго тарифа 1894 года—0,4 коп. съ версты. Въ то же время съ открытіемъ движенія по восточно-китайской желѣзной дорогѣ, какъ ниже увидимъ, слѣдуетъ ожидать иностраннаго пассажирскаго транзита черезъ Сибирь. Поэтому возникли такого рода соображенія. Имѣть нѣсколько случайныхъ пассажировъ дальняго слѣдованія, оплачивающихъ по 0,4 коп. съ версты въ поѣздѣ, въ которомъ ѣдутъ также пассажиры мѣстные, платящіе по 1,4 коп. или по 1 коп. съ версты, можно, но отправлять цѣлые поѣзда, въ которыхъ всѣ пассажиры будутъ платить по 0,4 коп., едва ли цѣлесообразно. Такая низкая ставка можетъ въ самомъ началѣ парализовать дѣло установленія экспрессовъ черезъ Сибирь въ Китай, такъ какъ за такое явно убыточное дѣло никто не захочетъ браться. Поэтому въ интересахъ самаго развитія пассажирскаго сообщенія было признано полезнымъ принять за предѣльную ставку пассажирскаго тарифа ту, на которой тарифъ 1894 года кончается на 3,010 верстахъ,—т. е. на разстояніяхъ, тогда уже имѣвшихся въ виду тарифными учрежденіями. Эта ставка составляетъ 0,56 коп. съ версты и пассажира III класса. Въ концѣ 1901 года пассажирскій тарифъ былъ пересмотрѣнъ и исправленъ въ указанномъ смыслѣ, а именно, свыше 3,010 верстъ нѣсколько повышенъ. Повышеніе это введено въ дѣйствіе съ 18 апрѣля 1902 года.

Нѣсколько ранѣе былъ измѣненъ, также въ смыслѣ повышенія, тарифъ за скорость въ сибирскихъ поѣздахъ, а именно нѣсколько повышенъ (съ 15 до 20%) во II классѣ, и плата за пользованіе спальными мѣстами установлена въ размѣрѣ 30% съ проѣздной цѣны. Но, несмотря на это повышеніе, все же проѣздъ въ сибирскихъ скорыхъ поѣздахъ обходится еще дешево, а именно отъ Москвы до Иркутска во II классѣ 63 руб. и въ I классѣ 103 р. 75 к.

Въ настоящее время, впрочемъ, международное общество спальныхъ вагоновъ хлопочетъ о повышеніи его тарифа за пользованіе мѣстами въ вагонахъ его состава сибирскаго поѣзда, мотивируя это убыточностью для него содержанія сибирскаго поѣзда, а также въ качествѣ переходной мѣры къ дальнѣйшему повышенію тарифа послѣ установленія сквознаго сообщенія по восточно-китайской желѣзной дорогѣ, когда международное общество предполагаетъ отправлять экспрессы, устроенные на европейскій манеръ, и взимать за проѣздъ въ нихъ плату, установленную для этихъ экспрессовъ.

Заканчивая разсмотрѣніе вопроса о мѣстномъ пассажирскомъ сообщеніи съ Сибирью (помимо ожидающихся транзитныхъ перспективъ), приведемъ краткія статистическія свѣдѣнія о движеніи пассажировъ по сибирской желѣзной дорогѣ:

Годы.	Проѣхало пассажировъ.	Годы.	Проѣхало пассажировъ.
1895.	104,205	1899	919,802
1896.	417,000	1900	912,326
1897.	552,202	1901	669,220
1898.	860,662		

Кромѣ того, по забайкальской желѣзной дорогѣ было перевезено въ 1900 г.—137,164, а въ 1901 г.—449,418 пассажировъ.

По уссурійской желѣзной дорогѣ было перевезено въ 1899 г.—310,198 пассажировъ, въ 1900 г.—411,821 пассажиръ, въ 1901 г.—526,022 пассажира.

Такимъ образомъ, какъ видимъ, по всѣмъ дорогамъ, прорѣзывающимъ Сибирь, перевозки пассажировъ изъ года въ годъ увеличиваются. Паденіе числа пассажировъ сибирской желѣзной дороги за 1901 годъ объясняется тѣмъ, что приводимая здѣсь цифра заключаетъ собственно число отправленныхъ и прибывшихъ пассажировъ, безъ транзита. Съ открытіемъ же движенія по забайкальской дорогѣ пассажиры, ѣдущіе за и изъ за Иркутска, попали уже въ статистику этой послѣдней желѣзной дороги. Сверхъ того, на сокращеніе перевозокъ должны были повліять и военныя тревоги 1900—1901 года въ Маньчжуріи.

Приведемъ также отдѣльно статистику скорыхъ сибирскихъ поѣздовъ:

	Перевезено пассажировъ.	
	I кл.	II кл.
Съ 1 іюля 1898 г. по 1 іюля 1899 г.	1,162	3,355
Съ 1 іюля 1899 г. по 1 іюля 1900 г.	1,387	4,106
Съ 1 іюля 1900 г. по 1 января 1901 г. . . .	740	2,533
Съ 1 января 1901 г. по 1 іюля 1901 г. . . .	1,088	3,725

И здѣсь видимъ быстрый ростъ числа пассажировъ, почти параллельный увеличенію числа отправляемыхъ скорыхъ поѣздовъ, что и понятно, если вспомнить, что поѣзда эти почти всегда полны.

Изъ общаго числа пассажировъ сибирской желѣзной дороги въ 1898 г. на долю мѣстныхъ приходилось 625,396, въ 1899 г.—592,046 человѣкъ; прибывшихъ изъ Европейской Россіи въ 1898 г.—151,416, въ 1899 г.—216,198 человѣкъ.

Тѣмъ не менѣе, развитіе пассажирскаго движенія въ Сибири еще слабо: въ Европейской Россіи на каждые 100 жителей приходится въ среднемъ 70 пассажировъ; въ Сибири только 13 пассажировъ. Этому явленію, однако, не слѣдуетъ удивляться. Прежде всего, въ Европейской Россіи желѣзнодорожная сѣть достигла уже нѣкоторой густоты, и стало быть охватываетъ большій раіонъ передвиженій, нежели въ Сибири, гдѣ имѣется пока только одна осно-

вная линія, хотя и соединяющая между собою нѣсколько важныхъ городовъ, но далеко не всѣ города Сибири, между которыми возможны сношенія. Съ другой стороны, главный контингентъ пассажировъ даетъ купеческое сословіе. Сибирь же населена преимущественно крестьянами-земледѣльцами, не покидающими мѣстъ своей осѣдлости, и такой составъ сибирскаго населенія, конечно, долженъ отражаться и на малой оживленности пассажирскаго движенія сибирской желѣзной дороги.

Обращаемся теперь къ обозрѣнію транзитнаго пассажирскаго движенія по сибирской желѣзной дорогѣ. Уже въ настоящее время на китайской восточной желѣзной дорогѣ совершается обращеніе пассажирскихъ поѣздовъ, въ составѣ вагоновъ II и III класса, причемъ плата за проѣздъ назначена во II классѣ отъ ст. Маньчжурія до ст. Портъ-Артуръ—41 р. 20 к. и до ст. Пограничная—31 р. 85 к. и въ III классѣ около 27 руб. и 20 рублей за тѣ же протяженія. Путь отъ Москвы до Портъ-Артура, если пользоваться скорымъ сибирскимъ поѣздомъ, продолжается ровно 20 дней. Стоимость этого пути составляетъ: въ сибирскомъ скоромъ поѣздѣ до Иркутска въ I классѣ — 103 р. 75 к.; по забайкальской дорогѣ въ буфетномъ поѣздѣ, включая стоимость переправы черезъ Байкалъ и плацкарты, 26 р. 80 к. по восточно-китайской во II классѣ до Портъ-Артура — 41 р. 20 к., а всего отъ Москвы до Портъ-Артура 171 р. 75 коп. Если считать, что продовольствіе пассажира въ пути будетъ обходиться даже по 10 руб., то окажется, что путь отъ Москвы до Портъ-Артура можно совершить въ 20 дней, истративъ всего 372 рубля. Между тѣмъ каютный пассажиръ добровольнаго флота уплачиваетъ отъ Одессы до Портъ-Артура 479 рублей и находится въ пути около шести недѣль, причемъ еще ему приходится испытывать всѣ непріятности морской болѣзни и разобщенности съ остальнымъ міромъ. Правленіе восточно-китайской желѣзной дороги назначило на своихъ пароходахъ отъ Портъ-Артура тоже очень умѣренныя платы — до Шанхая въ I классѣ—31 руб., до Нагасаки—36 рублей. Пароходы этой дороги, по свидѣтельству подъесаула П. Краснова, посѣтившаго этой зимой Китай и Японію и плававшаго и на судахъ добровольнаго флота, и на пароходахъ восточно-китайской желѣзной дороги,—гораздо лучше и удобнѣе судовъ добровольнаго флота. Такимъ образомъ, уже въ настоящее время для русскихъ путь въ Японію, Сѣверный Китай и наши восточныя окраины оказывается и скорѣе, и дешевле, и удобнѣе черезъ Сибирь и Маньчжурію, нежели вокругъ Азіи. Въ скоромъ времени этотъ путь окажется такимъ же удобнымъ и для обитателей Западной Европы.

Уже въ настоящее время, не ожидая усиленія пропускной спо-

собности сибирской желѣзной дороги и укрѣпленія ея верхняго строенія, австралійское правительство объявило объ основаніи съ 1903 г. срочнаго пароходства изъ порта Дарвина, на сѣверной оконечности Австраліи, до Портъ-Артура. Пароходство это будетъ совершать свои рейсы въ 8 дней. Путь отъ Портъ-Артура до Лондона черезъ Сибирь австралійцы теперь уже исчисляютъ—и правильно—въ 20 дней. А съ съ 1905 года, когда отъ порта Дарвина будетъ проведена желѣзная дорога къ южной оконечности Австраліи, путь изъ любого мѣста Австраліи въ Лондонъ будетъ пролегать черезъ Сибирь.

Да и не одна Австралія будетъ сообщаться, такимъ образомъ, но и Японія, Китай, быть можетъ и западное побережье Америки. Но чтобы высказаться на этотъ счетъ опредѣленнѣе, необходимо нѣсколько заглянуть въ будущее, а именно, въ какомъ видѣ будетъ представляться сибирская желѣзная дорога черезъ нѣсколько лѣтъ.

Мы уже говорили (въ главѣ I), что въ настоящее время по техническимъ условіямъ постройки средняя скорость хода между станціями сибирской желѣзной дороги опредѣлена для пассажирскихъ поѣздовъ въ 20 верстъ въ часъ, а для товарныхъ въ 12 верстъ, наибольшая же скорость на перегонахъ до 25 верстъ. Увеличеніе этой скорости, при существующемъ верхнемъ строеніи, съ уложенными легкими 18-фунтовыми рельсами, не представляется возможнымъ. Но въ то же время въ 1898 году была образована коммисія, подъ предсѣдательствомъ инженера К. Я. Михайловскаго, для выясненія на мѣстѣ необходимыхъ мѣропріятій по усиленію пропускной и провозной способности сибирской желѣзной дороги и по увеличенію скорости движенія на ней поѣздовъ. Коммисія эта признавала желательнымъ достигнуть для ускореннаго или почтоваго поѣзда на первое время средней скорости, считая и остановки—въ 35 верстъ въ часъ, а слѣдовательно, около 800 верстъ въ сутки (скорость, принятая на американскихъ дорогахъ для проѣзда между океанами). При такой скорости время проѣзда отъ Москвы до Владивостока или одного изъ портовъ Печилійскаго залива составляло бы около 10 сутокъ, причемъ наибольшая скорость поѣздовъ на перегонахъ достигала бы 50 верстъ въ часъ.

Предположенія этой коммисіи были утверждены, и къ 1907 году на всемъ протяженіи сибирской дороги будутъ уложены рельсы 24-фунтоваго типа, такъ что съ этого года путь отъ Москвы до Владивостока или Портъ-Артура будетъ продолжаться всего 10 дней, а съ 1902 года, когда этотъ путь составляетъ 20 дней, до 1907 года время его будетъ постепенно сокращаться.

Такъ какъ путь отъ Лондона до Москвы составляетъ 3 сутокъ, то путь отъ Лондона до Портъ-Артура, въ 23 дня въ текущемъ году, въ теченіе пяти лѣтъ сократится до 13 сутокъ.

Что касается цѣны проѣзда, то въ вагонѣ международнаго экспресса отъ Лондона до Москвы проѣздъ обходится около 100 рублей. Проѣздъ отъ Москвы до Иркутска обходится, какъ мы видѣли, 104 рубля; проѣздъ отъ Иркутска до Маньчжуріи, включая дополнительную плату за скорость, когда таковая плата будетъ введена, и плату международному обществу по тарифу его экспрессовъ—40 рублей; проѣздъ отъ Маньчжуріи до Портъ-Артура, считая максимальный тарифъ по 4 коп. съ версты—72 рубля и плату за услуги международнаго общества по тарифу его экспрессовъ 23 рубля. Весь путь отъ Лондона до Портъ-Артура со всѣми удобствами обойдется въ 339 рублей и будетъ продолжаться всего 13 дней. Стало быть цѣна путешествія съ продовольствіемъ будетъ обходиться не болѣе 470 рублей. Если считать путь въ Шанхай, то стоимость его отъ Лондона будетъ составлять 510 рублей, а продолжительность 15 дней. Между тѣмъ путь изъ Лондона въ Шанхай черезъ Канаду обходится около 730 рублей и длится 28 дней, а черезъ Суэцъ около 775 рублей и длится 34 дня...

Несомнѣнно, что при такой огромной разницѣ во времени и платѣ, рѣдко кто пожелаетъ ѣхать морскимъ путемъ, продолжительнымъ и дорогимъ, да къ тому же испытывать морскую болѣзнь и тропическую жару. Къ этому надо добавить, что для дѣлового человѣка путешествіе черезъ Сибирь представляетъ еще ту выгоду, что онъ можетъ не прерывать сношеній съ остальнымъ міромъ, такъ какъ ежедневно можетъ давать и получать телеграммы и быть постоянно въ курсѣ своихъ обычныхъ дѣлъ.

Какіе именно пассажиры воспользуются путемъ черезъ сибирскую дорогу, предсказать затруднительно. Виденфельдъ въ своемъ изслѣдованіи [1]), относящійся вообще не особенно благосклонно къ сибирской желѣзной дорогѣ, полагаетъ, что путемъ черезъ Сибирь воспользуются только пассажиры, ѣдущіе на восточное побережье Азіи, причемъ считаетъ Гонгъ-Конгъ раздѣльнымъ пунктомъ, сѣвернѣе котораго будутъ ѣздить черезъ Сибирь, южнѣе черезъ Суэцъ. Но Виденфельдъ, повидимому, не вѣритъ, чтобы скорость сибирской желѣзной дороги достигла 35 верстъ въ часъ, и считаетъ продолжительность пути отъ Москвы до Портъ-Артура въ 20 дней. Такимъ образомъ, къ его выводамъ надо относиться съ тѣмъ большею осторожностью, что уже теперь, какъ мы только что видѣли, существуетъ не теоретическое предположеніе, а вполнѣ реальный планъ устроить сообщеніе черезъ Сибирь между Лондономъ и Австраліею.

М. Н. Селиховъ смотритъ оптимистичнѣе; но и онъ полагаетъ [2]),

---

[1]) Die Sibiriche Bahn, стр. 195—196.

[2]) Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути, стр. 75.

что съ постройкой сибирской желѣзной дороги начнется конкурренція Америки по отвлеченію пассажировъ на восточное побережье Азіи отъ азіятскаго континентальнаго пути, и приводитъ уже нѣкоторыя публикаціи канадской желѣзной дороги о пониженныхъ фрахтахъ и согласованныхъ пароходахъ для пути изъ Европы въ Японію черезъ Америку.

Все это показываетъ, что какъ число, такъ и мѣстности, въ которыя поѣдутъ пассажиры по сибирской желѣзной дорогѣ, весьма гадательны. Очень многое будетъ зависѣть отъ того, какъ будетъ организованъ самый путь, въ смыслѣ скорости, удобствъ, степени утомительности. Но есть нѣкоторыя соображенія, по которымъ надо ожидать весьма большого числа путешественниковъ, которые поѣдутъ черезъ Сибирь. Прежде всего, надо вспомнить, что Маньчжурія, Китай и даже Японія еще только выступаютъ на международномъ рынкѣ, что, вслѣдствіе отсутствія удовлетворительныхъ внутреннихъ путей сообщенія, торговля въ этихъ странахъ только что еще развивается. Между тѣмъ, по общимъ отзывамъ, китайцы и японцы народъ торговый по склонностямъ, и уже одинъ Китай и Маньчжурія способны дать сибирской желѣзной дорогѣ значительную массу транзитныхъ пассажировъ. Далѣе, помимо ускоренія въ сношеніяхъ всей Европы съ восточнымъ и южнымъ (Австралія) побережьями Тихаго океана, сибирская желѣзная дорога имѣетъ то преимущество, что она значительную часть пути переноситъ съ моря на сушу; несомнѣнно же, что путь по желѣзной дорогѣ удобнѣе и менѣе утомителенъ, чѣмъ по морю, на которомъ очень многіе страдаютъ морскою болѣзнью, и даже мысль объ этой болѣзни заставляетъ многихъ избѣгать морскихъ путешествій. Затѣмъ слѣдуетъ припомнить, что большіе океанскіе пароходы отходятъ не каждый день; по желѣзной же дорогѣ можно выѣхать каждый день; такимъ образомъ, можетъ оказаться множество комбинацій, когда желѣзнодорожнымъ путемъ можно будетъ достигать скорѣе такихъ мѣстностей, въ какія собственно морской путь продолжается меньше времени. Поэтому, вѣроятно, не только въ Китай, но и въ Индокитай и на острова азіятскаго архипелага поѣдутъ по сибирской желѣзной дорогѣ. Наконецъ, приведемъ фактъ, свидѣтельствующій, что можно ожидать пассажировъ, ѣдущихъ по сибирской желѣзной дорогѣ даже въ западные порты Америки. Международное общество спальныхъ вагоновъ открываетъ въ Санъ-Франциско свое отдѣленіе, и полагаетъ, что привлечетъ пассажировъ въ Россію даже изъ Америки. Это опять-таки уже фактъ, а не простое предположеніе.

Еще труднѣе опредѣлить число транзитныхъ пассажировъ. Виденфельдъ даже и не берется за это, справедливо замѣчая, что статистика Суэцкаго канала, гдѣ не отмѣчается конечный пунктъ на-

значенія каждаго пассажира, не даетъ къ тому данныхъ. М. Н. Селиховъ, на основаніи весьма произвольныхъ подсчетовъ, опредѣляетъ общее число транзитныхъ пассажировъ въ одинъ конецъ въ 50 тысячъ человѣкъ. Цифра эта была принята и особою коммисіею при министерствѣ путей сообщенія, занимавшеюся вопросомъ объ оборудованіи въ ближайшемъ будущемъ скорыхъ поѣздовъ сибирской желѣзной дороги. Но, конечно, коммисія приняла эту цифру лишь по полному отсутствію на этотъ предметъ какихъ-либо иныхъ данныхъ, хотя цифра эта и представляется вѣроятною. Дѣло въ томъ, что путь черезъ Сибирь изберутъ не только тѣ дѣловые люди, которые теперь ѣдутъ въ Азію, Австралію, Америку, для которыхъ этотъ путь окажется болѣе скорымъ и дешевымъ, но и цѣлый рядъ людей, которые раньше не ѣздили въ эти страны только потому, что не могли потратить на поѣздку столько времени и столько денегъ. Наконецъ, этимъ путемъ поѣдутъ, напримѣръ, въ Японію или въ Китай многочисленные туристы, отказывавшіе себѣ въ этомъ удовольствіи потому, что трудность и дороговизна пути парализовала для нихъ наслажденіе отъ поѣздки.

Посмотримъ теперь, какъ предполагается организовать путешествіе изъ Европы въ Японію, Китай и другія страны черезъ сибирскую желѣзную дорогу. Вопросомъ объ этой организаціи занималась въ прошломъ году спеціальная коммисія при министерствѣ путей сообщенія, принявшая за исходную точку число перевозимыхъ пассажировъ, указанное въ изслѣдованіи М. Н. Селихова, т. е. 50 тыс. человѣкъ въ одинъ конецъ.

Въ скоромъ поѣздѣ настоящаго состава помѣщается 68 человѣкъ. Число это едва ли можно увеличить безъ ущерба для комфорта и для скорости. Значитъ, чтобы перевезти 50 тыс. человѣкъ, нужно 735 поѣздовъ въ годъ, или по двѣ пары поѣздовъ въ сутки. До такого числа количество скорыхъ поѣздовъ между Москвою и Портъ-Артуромъ и рѣшено довести къ 1907 году, увеличивая число поѣздовъ постепенно, пуская сперва по три пары въ недѣлю, затѣмъ по пяти паръ, наконецъ, пуская скорый поѣздъ ежедневно, и съ 1 января 1907 года по два раза въ день. Скорые поѣзда будутъ двоякаго рода—одни (вечерніе) изъ вагоновъ I и II класса будутъ отходить изъ Москвы. Эти поѣзда будутъ изъ составовъ, принадлежащихъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, и будутъ обслуживать преимущественно перевозку русскихъ пассажировъ. Другіе поѣзда будутъ отходить изъ Варшавы (такъ какъ кратчайшій путь изъ Западной Европы идетъ черезъ Александрово) и будутъ состоять изъ однихъ вагоновъ I класса состава международнаго общества спальныхъ вагоновъ. Тѣ и другіе поѣзда будутъ слѣдовать безпересадочно до Иркутска. Пускать ихъ далѣе признается опаснымъ по техническимъ соображеніямъ, да было

бы слишкомъ утомительно и для пассажировъ. Въ Иркутскѣ международное общество спальныхъ вагоновъ строитъ свой отель, человѣкъ на 50—60, съ примѣненіемъ въ немъ всѣхъ западно-европейскихъ удобствъ. Здѣсь пассажиры могутъ немного отдохнуть. Само собой разумѣется, что прислуга, какъ отеля, такъ и поѣздовъ-экспрессъ международнаго общества, будетъ набираться изъ людей, говорящихъ по-французски, а быть можетъ, и по-англійски. Въ поѣзда международнаго общества предполагается устроить доставку депешъ международнаго телеграфнаго агентства по пути.

Далѣе отъ Иркутска путь въ поѣздахъ съ вагонами I и II класса будетъ продолжаться опять-таки безпересадочно до самаго Портъ-Артура. Что же касается поѣздовъ состава международнаго общества, то вопросъ о дальнѣйшемъ слѣдованіи ихъ за Иркутскъ еще не рѣшенъ. Дѣло въ томъ, что восточно-китайская желѣзная дорога заказала свои составы, очень роскошные и удобные по отдѣлкѣ, и возможно, что дальнѣйшій путь отъ Иркутска пассажиры будутъ совершать уже въ вагонахъ восточно-китайской желѣзной дороги. Дальнѣйшее сообщеніе изъ Портъ-Артура будетъ производиться на пароходахъ восточно-китайской желѣзной дороги, уже теперь совершающихъ рейсы въ Шанхай, Нагасаки и т. п. и по свидѣтельству лицъ, плававшихъ на нихъ, очень удобныхъ. Впрочемъ, тутъ возможны и комбинаціи съ другими пароходствами, смотря по конечному порту назначенія. Здѣсь же отмѣтимъ небольшой пробѣлъ, который тоже необходимо заполнить для довершенія удобствъ путешествія черезъ Сибирь—а именно, необходимо устроить еще отель въ Портъ-Артурѣ, гдѣ вовсе нѣтъ сколько-нибудь сносныхъ гостиницъ. Это дѣло можно было бы поручить или международному обществу спальныхъ вагоновъ, имѣющему уже множество прекрасныхъ отелей въ разныхъ мѣстахъ свѣта, или даже за это дѣло могло бы взяться правленіе общества восточно-китайской дороги. Въ этомъ не было бы даже ничего новаго въ желѣзнодорожномъ мірѣ, такъ какъ нѣкоторыя желѣзныя дороги Австріи имѣютъ и эксплоатируютъ свои отели.

Въ содержаніи экспрессовъ черезъ Сибирь не слѣдуетъ видѣть одной только услуги со стороны русскихъ желѣзныхъ дорогъ международному транзиту. Въ этомъ выгода и для самой Россіи. И мы, русскіе, не должны смотрѣть на ожидаемый транзитъ со страхомъ, а, наоборотъ, съ радостью. Хотя и принято считать, что пассажирское движеніе не даетъ прибыли, но поѣзда экспрессъ могутъ окупаться. Не считая дополнительной платы за пользованіе собственно вагонами, стоимость содержанія поѣздовъ (около 68 коп. съ версты) будетъ покрываться уже при 40 пассажирахъ. Въ поѣздахъ экспрессъ ихъ будетъ 60—68. Значитъ, каждый пассажиръ сверхъ сорока и весь багажъ составитъ уже чистую прибыль желѣзной дороги. Но

еще большую прибыль—если не для желѣзной дороги, то для населенія — составятъ доходы отъ пребыванія иностранцевъ въ пути черезъ Россію. Даже при нахожденіи ихъ въ поѣздѣ, ихъ надо кормить, оказывать имъ услуги. За все это они будутъ платить.

Далѣе, не всѣ найдутъ для себя удобнымъ не покидать вагона въ теченіе 10 сутокъ подъ рядъ. Будутъ останавливаться на пути—въ Москвѣ, Самарѣ, Омскѣ, Иркутскѣ, Читѣ, а можетъ быть и во многихъ другихъ городахъ. Если въ этихъ городахъ на пути европейскаго потока съ Запада на Востокъ построить хорошія гостиницы, онѣ могутъ имѣть успѣхъ. Конечно, обставлены онѣ должны быть по европейски—имѣть водопроводы, электрическое освѣщеніе, чистыя постели, вкусный и даже изысканный столъ, прислугу, говорящую по-французски и по-англійски. Но все это далеко не такъ трудно имѣть. Такія гостиницы существуютъ въ Константинополѣ, Каирѣ, въ Александріи,—городахъ, во всякомъ случаѣ не болѣе культурныхъ. Если въ этихъ гостиницахъ станутъ останавливаться иностранцы, доходъ ихъ обезпеченъ. Вѣдь, жизнь въ гостиницахъ, какъ извѣстно, обходится постояльцамъ впятеро дороже тѣхъ предметовъ потребленія, какіе они получаютъ на уплачиваемыя въ гостиницѣ деньги. Остальное идетъ, какъ рента содержателя и т. п. И около гостиницъ можетъ кормиться множество народа. Вся Швейцарія, какъ извѣстно, живетъ главнѣйше на счетъ своихъ гостиницъ. Конечно, Сибирь не Швейцарія, и черезъ нее будутъ ѣздить больше по дѣламъ, но нельзя отрицать, что, когда начнется правильное обращеніе поѣздовъ, въ Портъ-Артуръ станутъ ѣздить этимъ путемъ и туристы. Поѣздка въ Пекинъ черезъ Москву и Сибирь можетъ войти въ моду, и тогда даже сибирскія гостиницы могутъ привлекать болѣе постоянныхъ квартирантовъ. Вѣдь, въ любомъ сибирскомъ городкѣ найдутся историческіе памятники и многое иное, способное привлечь вниманіе путешественника. Своеобразная (для европейца, конечно) архитектура нашихъ церквей, зданій, — все можетъ получить цѣну въ глазахъ туриста, а своеобразная сибирская природа, громадныя рѣки, на которыхъ стоятъ города, безпредѣльная тайга—все это можетъ оказаться не менѣе любопытнымъ, чѣмъ швейцарскія или норвежскія горы. Къ прибыли отъ содержанія гостиницъ, къ выгодамъ, какія получитъ населеніе за свои услуги при тѣхъ же гостиницахъ, въ качествѣ поваровъ, судомоекъ, слугъ, швейцаровъ, поставщиковъ провизіи, дровъ и т. д., присоединятся еще выгоды, что этимъ иностранцамъ можно будетъ продавать кустарныя произведенія Сибири. Конечно, англичане повезутъ съ собой массу вещей на память—мѣха, полушубки, издѣлія изъ сибирскихъ камней, изъ мамонтовой кости, изъ дерева—всю ту массу бездѣлушекъ, за которыя и мы, русскіе, такъ дорого платимъ заграницей и которыя имѣютъ лишь цѣну воспоминаній.

И не одна Сибирь выиграетъ отъ этого, но и вся Россія. Иностранцы до сихъ поръ смотрятъ на нее, какъ на варварскую страну, и не ѣздятъ въ Россію. Характеренъ въ отношеніи иностранцевъ къ Россіи слѣдующій фактъ. Несмотря на политическую дружбу Россіи съ Франціей, всякій разъ какъ какая-нибудь группа французскихъ туристовъ собирается ѣхать въ Россію, она обращается съ просьбами о льготномъ или даже безплатномъ проѣздѣ. Несомнѣнно, это происходитъ оттого, что французы и вообще жители Западной Европы не предполагаютъ, чтобы по Россіи можно было путешествовать—ну, скажемъ, какъ по Италіи или Испаніи, для удовлетворенія собственной любознательности, а что это есть поѣздка какъ бы въ неизвѣданныя страны, жители которыхъ должны быть благодарны за ознакомленіе съ ними. Когда путь черезъ Сибирь станетъ обычнымъ для многихъ путниковъ, предубѣжденіе это разсѣется, и въ Россію вообще (не только въ Сибирь) станутъ ѣздить туристы такъ же, какъ въ любую страну, и, такимъ образомъ, мы хотя отчасти будемъ получать отъ иностранныхъ туристовъ у себя то, что платимъ Западной Европѣ, когда являемся въ нее туристами.

Нѣсколько иначе надо смотрѣть на почтовый транзитъ черезъ Сибирь. Если мы будемъ возить почту съ экспрессами, то само собой разумѣется, что весь почтовый обмѣнъ между Европою, восточнымъ и южнымъ побережьемъ Азіи, Австраліей, всѣми островами Тихаго океана, направится черезъ Сибирь, ибо, какъ мы это только-что выяснили, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда собственно морской путь будетъ совершаться съ нѣкоторыми пароходами скорѣе, чѣмъ черезъ Сибирь, за послѣднимъ путемъ остается еще преимущество срочности.

Количество транзитной почты, конечно, будетъ громадно. Вычислить размѣры ея точно въ настоящее время невозможно. М. Н. Селиховъ даетъ въ своемъ изслѣдованіи примѣрный подсчетъ, но весьма произвольный, такъ что мы приводить его здѣсь не будемъ. Скажемъ только, что по его подсчетамъ въ годъ можетъ перевозиться 1.005,000 пуд. почты, или по 2,754 пуда въ сутки, что составитъ ежедневно съ каждаго конца по 1,377 пудовъ, или по 2 вагона вмѣстимостью въ 750 пудовъ. Значитъ къ каждому экспрессу, по подсчетамъ М. Н. Селихова, надо прицѣплять по вагону съ транзитной корреспонденціей. Весьма возможно, что подсчеты М. Н. Селихова нѣсколько преувеличены; но приблизительно такого количества почты ожидать слѣдуетъ, ибо сюда вошли не только письма, но и газеты, журналы, книги и образцы товаровъ, пересылаемые почтою, а посылки такихъ предметовъ почтою въ большомъ ходу въ иностранныхъ государ-

ствахъ. Расходъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ этой почты можетъ быть опредѣленъ приблизительно такимъ образомъ. Если расходъ по содержанію скораго поѣзда изъ пяти вагоновъ стоитъ 68 к. съ версты, то расходъ обращенія одного вагона въ этомъ поѣздѣ можно считать въ 12 коп. съ версты. Протяженіе отъ Варшавы до Портъ-Артура около 9,000 верстъ, и значитъ перевозка одного вагона съ почтой на этомъ протяженіи составитъ 1,080 руб., а двухъ вагоновъ 2,160 руб.; а въ годъ содержаніе для этого почтоваго сообщенія одной только тяги, не считая расходовъ на содержаніе экспедиціи, почтальоновъ и т. п., обойдется въ 788,400 руб. Между тѣмъ, на основаніи общепринятыхъ почтовыхъ правилъ, транзитныя государства не получаютъ въ свою пользу никакого дохода. Это обстоятельство почтовому вѣдомству слѣдуетъ имѣть въ виду.

М. Н. Селиховъ полагаетъ, что такъ какъ собственно Россія не будетъ пользоваться преимуществами скорой доставки почты, то намъ слѣдуетъ добиваться обложенія транзитной почты въ той или иной формѣ, напримѣръ, въ формѣ установленія особыхъ почтовыхъ марокъ (Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути, стр. 79 и 80) для сибирскаго транзита, выручка за продажу которыхъ шла бы въ нашу пользу. Вопросъ оплаты этого транзита, замѣняющаго отправку воднымъ путемъ, всюду оплачивающагося соотвѣтственными правительствами, долженъ быть, конечно, рѣшенъ безъ потерь для насъ. Какимъ бы, однако, способомъ онъ ни разрѣшился, мы должны позаботиться особенно о томъ, чтобы почтовая корреспонденція на нашемъ пути не утрачивалась и не портилась.

Другой видъ почтовыхъ посылокъ, такъ называемыхъ, colis postaux, тоже требуетъ серьезнаго вниманія. Дѣло въ томъ, что на разстояніяхъ въ 7,000 верстъ и больше почтовый тарифъ на такія посылки оказывается дешевле желѣзнодорожнаго багажнаго тарифа. Такъ, за провозъ 10 фунтовъ багажа на разстояніи въ 7,000 верстъ по тарифу (до 18 апрѣля) взимается 2 р. 35 к., а за пересылку 10 фунтовъ по почтѣ на томъ же разстояніи внутри Россіи—2 р. 25 к. Такса же международныхъ посылокъ на значительныхъ разстояніяхъ еще дешевле, и отправить посылку въ 10 фунтовъ изъ Пекина или какого-нибудь китайскаго порта въ Петербургъ по почтѣ черезъ восточно-китайскую и сибирскую дороги, когда здѣсь установится правильное движеніе, будетъ значительно дешевле, чѣмъ везти тотъ же грузъ багажомъ. При этомъ почтовая посылка будетъ имѣть еще то значительное преимущество передъ желѣзнодорожной, потому что страхованіе ея гораздо проще, а для столь большихъ протяженій страхованіе багажа, конечно, имѣетъ значеніе. Въ виду этихъ соображеній багажный тарифъ съ 18 апрѣля этого года уже нѣсколько пониженъ (на разстояніяхъ въ 7,000 верстъ перевозка 10 фунтовъ ба-

гажа стоитъ 2 рубля); но пониженіе это едва ли достаточно, и придется примѣнить и еще какія-нибудь мѣры для устраненія отправокъ багажа подъ именемъ почтовыхъ посылокъ.

Вообще, слѣдуетъ ожидать большого количества перевозокъ этого рода. Едва ли, впрочемъ, есть необходимость посылать ихъ со скорыми поѣздами. Но надо, во всякомъ случаѣ, имѣть въ виду, что пассажирскіе поѣзда сибирской и восточно-китайской дороги въ значительной степени могутъ быть стѣснены перевозками международной почты.

VIII.

Сибирское земледѣліе.

Сибирь—страна почти исключительно земледѣльческая; но, тѣмъ не менѣе, далеко не во всей Сибири занимаются обработкой земли. Сѣверная граница распространенія земледѣлія, обезпечивающаго хозяина, лежитъ нѣсколько южнѣе сѣверной границы лѣсовъ, причемъ, по мѣрѣ удаленія на востокъ, опускается все болѣе къ югу. Въ Тобольской губерніи не пашутъ сѣвернѣе села Демьянскаго, на Иртышѣ, подъ 60° с. ш.; въ Томской губерніи сѣверная граница земледѣлія спускается къ 58°, въ Енисейской къ 57°, въ Иркутской къ 56½°. Въ Забайкальѣ сѣверный Баргузинскій округъ не занимается земледѣліемъ (во всемъ округѣ подъ пашнями находится всего 7,000 десятинъ). Въ Амурской и Приморской областяхъ границею земледѣлія гадательно считается 53 параллель. Такимъ образомъ, земледѣльческая полоса Сибири составляетъ пока только малую часть этой огромной страны; но и изъ этой части слѣдуетъ исключить пустыни степныхъ областей, безплодныя горы, высокія и холодныя плоскогорія и болота, такъ что, при настоящемъ состояніи сельскаго хозяйства, въ Сибири возможно земледѣліе едва на одной десятой части ея пространства [1]).

Собственно земледѣліемъ живутъ въ нижеслѣдующихъ округахъ Сибири.

1) Въ Ишимской степи, тянущейся отъ Урала до Омска, шириною примѣрно въ 300 верстъ; эта степь граничитъ на сѣверѣ 57° сѣверной широты (какъ мы видѣли, пашутъ и сѣвернѣе; но тамъ земледѣліе является уже подсобнымъ промысломъ); на югѣ—сибирскою желѣзною дорогою. Расположенныя къ югу отъ нея киргизскія степи имѣютъ уже совершенно иной характеръ. Въ нихъ пашутъ только въ немногихъ оазисахъ—у Кокчетава, у Баянъ-аула, по долинамъ Иртыша и другихъ рѣкъ, гдѣ лучше можно орошать почву. Центрами

[1]) Свѣдѣнія о земледѣльческой полосѣ Сибири. Спб. 1901. Изданіе переселенческаго управленія, стр. 8—9.

Ишимской степи являются небольшіе города Курганъ, Ишимъ, Челябинскъ, Ялуторовскъ, Тара и др.

2) Въ Барабинской степи, въ которой расположенъ городъ Каинскъ; здѣсь только въ послѣднее время сдѣланы попытки орошенія степи, увѣнчавшіяся успѣхомъ, такъ что земледѣліе здѣсь едва насаждается.

3) Въ Алтайскомъ округѣ—въ степяхъ и долинахъ. Это самое плодородное мѣсто, „житница“ Сибири. Центрами хлѣбной торговли являются города Барнаулъ, Бійскъ, Усть-Каменогорскъ, Змѣиногорскъ, Колывань и другіе.

4) Земледѣльческіе округи Томскій и Маріинскій меньшихъ размѣровъ и менѣе плодородны; но, благодаря переселеніямъ, они быстро развиваются.

5) Въ Центральной Сибири земледѣліемъ занимаются въ узкой полосѣ, расположенной вдоль желѣзной дороги до Иркутска и расширяющейся слегка у Ачинска, Красноярска, Канска, Нижне-Удинска и Балаганска, а также въ плодородномъ Минусинскомъ округѣ въ верховьяхъ Енисея.

6) Въ Восточной Сибири главнымъ промысломъ населенія служитъ горное дѣло, охота и рыбная ловля. Земледѣліе является лишь подсобнымъ промысломъ; имъ занимаются лишь въ немногихъ долинахъ южнаго Забайкалья, вдоль долины Амура, Зеи и Буреи, вдоль немногихъ рѣкъ въ Якутской области и въ недавнее время кое-гдѣ въ Уссурійскомъ краѣ [1]).

Почва въ Сибири разнообразна. Въ Ишимской, Барабинской степяхъ и на Алтаѣ это, по большей части, черноземъ, съ подпочвой изъ лесса. Спутниками черноземовъ являются солончаковыя почвы. Мѣстами солончакъ вкрапленъ въ черноземъ; мѣстами, наоборотъ, черноземные участки попадаются среди солончаковой степи. Отъ такого расположенія этихъ двухъ породъ почвъ создался цѣлый рядъ переходныхъ типовъ, раздѣляемыхъ на злые солонцы, подсолонки и солонцеватые черноземы. Злые солонцы, какъ сухіе, такъ и мокрые, не пригодны ни для земледѣлія, ни для пастбища; подсолонки даютъ прекрасныя пастбища, а въ влажные годы, при хорошей обработкѣ, съ нихъ можно собирать и достаточные урожаи; наконецъ, солонцеватый черноземъ мѣстнымъ населеніемъ разсматривается, какъ обыкновенный черноземъ, но болѣе слабый, который „не терпитъ подолгу“. Лучшій черноземъ съ подпочвой изъ лесса находится въ Минусинскомъ округѣ.

Въ Иркутской губерніи и на сѣверѣ черноземной полосы въ Томской и Тобольской губерніяхъ расположены сѣрыя лѣсныя почвы.

---

[1]) C. Aulagnon. La Sibérie Economique, p. 71—72.

Толщина ихъ не болѣе полуаршина. Подпочва состоитъ изъ глины или суглинка буроватой или сѣробурой окраски. Темносѣрыя, суглинистыя лѣсныя почвы очень хороши и считаются, если не болѣе плодородными, то болѣе выносливыми, чѣмъ черноземъ.

Вообще, почвы земледѣльческой Сибири достаточно плодородны; но, вмѣстѣ съ тѣмъ, обработка ихъ тяжела. Особенно труденъ подъемъ цѣлины въ степяхъ, и разработка полей въ лѣсной полосѣ—раздѣлка изъ подъ лѣса нетронутыхъ мѣстъ, такъ называемыхъ, „залоговъ“ и давно заброшенныхъ пашенъ—„залежей“.

При этомъ еще земледѣліе въ Сибири очень часто страдаетъ отъ неурожаевъ, вызываемыхъ засухою и особымъ насѣкомымъ „кобылкою“, пожирающею посѣвы. Объ эти причины особенно часто оказываютъ свое дѣйствіе въ степной области и на югѣ Тобольской губерніи, гдѣ бывали годы, когда бездождіе и кобылка уничтожали не только посѣвы, но поѣдали и всю траву, такъ что жители этихъ мѣстъ должны были вовсе выселяться, угоняя за собою и скотъ. Засухи поражаютъ, хотя и не въ такихъ размѣрахъ, и остальную Сибирь, за исключеніемъ Амурской и Приморской областей, гдѣ хлѣбъ, напротивъ того, страдаетъ отъ черезчуръ обильныхъ дождей, и сѣверной части земледѣльческой полосы, изобилующей лѣсами, гдѣ хлѣба страдаютъ отъ заморозковъ, побивающихъ ихъ при всходѣ или при наливѣ зерна. Что касается высоты урожая, то въ среднемъ она составляетъ самъ пять, самъ шесть и можетъ считаться удовлетворительною. Обильные урожаи встрѣчаются только на Алтаѣ и въ Минусинскомъ краѣ въ тѣ годы, когда посѣвъ не страдаетъ ни отъ засухи, ни отъ кобылки [1]).

Система хозяйства въ Сибири, говоря вообще, экстенсивная, такъ называемая, залежно-паровая при двупольномъ сѣвооборотѣ. Но это уже не первобытный „переложный“ способъ пользованія землею, когда всякій захватываетъ себѣ облюбованный кусокъ и выпахиваетъ его безъ перерыва до полнаго истощенія. Уже и при настоящемъ, очень рѣдкомъ, населеніи земель, которыя можно было бы пахать безъ подготовленія, за немногочисленными исключеніями, нѣтъ. Полемъ, на расчистку котораго затрачено не мало усилій, дорожатъ, и хотя еще не удобряютъ его (кромѣ немногихъ мѣстностей въ полосѣ глинистыхъ и подзольныхъ почвъ), но стараются сохранить естественную плодородную силу земли подолѣе путемъ надлежащей обработки. Съ этой цѣлью вводятъ «черный паръ», который чередуется съ посѣвами. Чередованіе паровъ весьма разнообразно. Тотъ или иной порядокъ зависитъ отъ усмотрѣнія каждаго хозяина и, конечно, отъ качества почвы Отдѣльные хозяева пользуются въ этомъ отношеніи тѣмъ

[1]) Свѣдѣнія о земледѣльческой полосѣ Сибири, стр. 11.

большимъ просторомъ, что полевую землю въ Сибири пока не дѣлятъ (лишь мѣстами стали дѣлить ближайшія къ селамъ „удворныя“ земли), поля каждаго разбросаны по всему надѣлу клочками, и каждый сѣетъ что хочетъ, какъ хочетъ и когда хочетъ. Наиболѣе распространено двуполье: хлѣбъ—черный паръ, хлѣбъ—черный паръ и т. д. 10—20 хлѣбовъ, послѣ чего залежь на 15—20 лѣтъ. На сильныхъ и новыхъ земляхъ сѣютъ «на жнива», хлѣба по хлѣбу, за весь періодъ 3—4 раза. Чѣмъ лучше почва, тѣмъ дольше она находится подъ культурой и тѣмъ скорѣе отлеживается. Въ послѣднее время, когда съ землею стало тѣснѣе, залежные періоды стали сокращаться. Еще недавно оставляли землю въ залежь на 40—50 лѣтъ, теперь залежей старше 30 лѣтъ почти не встрѣчается. Въ частности хорошій суглинокъ забрасывается на 10—15 лѣтъ, сибирскій черноземъ на 12—20 лѣтъ, подзолистые суглинки, подсолонки и проч. на 20—25 лѣтъ.

Такимъ образомъ, въ сибирскомъ хозяйствѣ все еще паровъ больше, чѣмъ въ русскомъ трехпольномъ хозяйствѣ. Притомъ сибирскіе пары—„черные“, т. е. имъ не даютъ заростать травами, для чего пашутъ и боронуютъ ихъ два—три раза въ лѣто. Несмотря на глубокую вспашку и усиленную бороньбу, сорныя травы все-таки одолѣваютъ поля, и очень часто приходится хлѣба прополывать [1]). Впрочемъ, съ развитіемъ переселенія въ Сибирь все больше и больше замѣчается переходъ населенія отъ захватной и вольной формы землепользованія къ душевому, въ связи съ замѣною переложной системы хозяйства болѣе интенсивной—трехпольною [2]).

Способъ обработки земли въ Сибири до послѣдняго времени былъ самый примитивный, а именно, землю распахивали исключительно сохами. Сравнительно недавно проникла въ Сибирь изъ за Урала усовершенствованная соха, такъ называемая, пермянка, которая, благодаря существованію въ Курганѣ, Тюмени, Томскѣ и Барнаулѣ небольшихъ мастерскихъ, субсидируемыхъ переселенческимъ управленіемъ, и невысокой цѣнѣ (5—6 рублей), получила очень широкое распространеніе по всей Сибири.

Приливъ переселенцевъ изъ Европейской Россіи значительно измѣнилъ эти условія обработки земли. Жители Европейской Россіи привыкли все же обрабатывать землю болѣе совершенными орудіями, и чтобы дать имъ возможность пріобрѣтать эти орудія въ новомъ краѣ, переселенческое управленіе основало въ различныхъ центрахъ Сибири склады, въ которыхъ переселенцы могутъ пріобрѣтать всѣ необходимыя для нихъ орудія, а также и сѣмена и строительные матеріалы (кровельное желѣзо и т. п.). Торговля въ этихъ складахъ

[1]) Тамъ же, стр. 15—17.

[2]) «Колонизація Сибири», стр. 372.

производится на наличныя деньги; но склады облегчаютъ крестьянамъ полученіе кредита изъ отдѣленій государственнаго банка на пріобрѣтеніе земледѣльческихъ орудій, такъ что фактически почти $^2/_3$ покупокъ въ складахъ производятся въ кредитъ. Успѣхъ этихъ складовъ былъ настолько значителенъ, что въ настоящее время имъ разрѣшено отпускать изъ своихъ складовъ товары не только переселенцамъ, для которыхъ они были первоначально созданы, но и сибирскимъ старожиламъ и казацкому населенію. Самое число этихъ складовъ значительно возросло; а именно: въ 1898 г. ихъ было 18, въ 1899 г.—20, а въ 1900 г. уже 32. Впрочемъ, въ теченіе слѣдующаго 1901 года число складовъ было сокращено до 15, такъ какъ расходы по содержанію самостоятельныхъ складовъ оказались настолько велики, что не покрывались выручкою за продажу, несмотря на то, что торговля велась на самыхъ экономическихъ началахъ. Складами этими продано съ 1895—1897 г. на 300 т. р., въ 1898 г. на 211 т. р., въ 1899 г. на 525 т. р., въ 1900 г. на 716 т. р., а за первые семь мѣсяцевъ 1900 г. на 410 т. р. Успѣхъ этихъ складовъ вызвалъ основаніе цѣлаго ряда частныхъ магазиновъ земледѣльческихъ орудій, которые, благодаря свободно предоставляемому ими покупателямъ кредиту, отлично конкуррируютъ съ казенными. Такъ, фирма Штоль и К° въ Воронежѣ не только основала небольшую мастерскую земледѣльческихъ орудій въ Челябинскѣ, но открыла еще магазины въ Курганѣ, Омскѣ и Петропавловскѣ; фирма Генри Смитъ и К° въ Кіевѣ открыла филіальное отдѣленіе въ Омскѣ. Въ Восточной Сибири продажею земледѣльческихъ орудій занимается Кунстъ и Альберсъ и московская фирма Ж. Эмери. Сверхъ того, небольшія мастерскія въ Курганѣ, Барнаулѣ, Томскѣ, Камышловѣ приготовляютъ простѣйшія деревянныя орудія и принимаютъ въ починку болѣе сложныя машины. Такъ, въ курганскихъ мастерскихъ въ 1898 году было приготовлено 1,000 пермянокъ, а въ 1899 г. уже 5,000 пермянокъ: три барнаульскія мастерскія изготовляютъ ихъ ежегодно до 9,000 шт. и т. д. Тѣмъ не менѣе, существованіе казенныхъ складовъ имѣетъ громадное значеніе—регулированія цѣнъ. Дѣйствительно, какъ только въ казенныхъ складахъ истощался запасъ какого-либо рода земледѣльческихъ орудій, частные склады тотчасъ же повышали на нихъ цѣну, несмотря на то, что и казенные склады взимаютъ значительный % противъ заготовительныхъ цѣнъ [1]).

Вообще, если принять во вниманіе громадную поверхность обрабатываемой земли, изобиліе и дешевизну лошадей и скота и, напротивъ того, рѣдкость населенія и дороговизну рабочихъ рукъ, слѣдуетъ

[1]) Сельскохозяйственные склады переселенческаго управленія министерства внутреннихъ дѣлъ. Отчетъ по командировкѣ въ Сибирь помощника начальника переселенческаго управленія Кривошеина. Спб. 1901 г.

думать, что распространеніе земледѣльческихъ машинъ должно найти себѣ обширное поле въ Сибири. И дѣйствительно, еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ, металлическіе плуги были совсѣмъ незнакомы въ Сибири, а теперь ими пашутъ отъ 5 до 10% всего населенія, и даже казаки начинаютъ ихъ вводить у себя [1]). Заслуга въ распространеніи этихъ орудій по Сибири принадлежитъ въ значительной степени складамъ переселенческаго управленія, такъ какъ частныя фирмы, имѣя свои конторы лишь въ важнѣйшихъ городахъ, не могутъ удовлетворить потребностямъ населенія, разсѣяннаго по всей странѣ.

Вслѣдъ за плугами проникаютъ въ Сибирь и болѣе сложныя земледѣльческія машины. Оланьонъ въ своемъ изслѣдованіи приводитъ длинный списокъ этихъ машинъ, видѣнныхъ имъ въ Сибири, съ указаніемъ цѣнъ и фабрикъ, съ которыхъ онѣ были выписаны, и обращаетъ вниманіе французскихъ фабрикантовъ на возможность сбыта этихъ машинъ въ Сибирь. И дѣиствительно, съ постройкой сибирской желѣзной дороги, ежегодно возрастаетъ количество ввозимыхъ въ Сибирь земледѣльческихъ орудій. Такъ, въ 1898 г. по сибирской желѣзной дорогѣ перевезено 144,102 пуда земледѣльческихъ машинъ и орудій, въ 1899 году — 289,272 пуда, въ 1900 году уже 377,794 пуда. Притомъ, эти цифры не выражаютъ еще собою полнаго количества перевозки, такъ какъ земледѣльческія орудія и машины, принадлежащія переселенцамъ, слѣдуютъ съ ними и перевозятся подъ общимъ наименованіемъ переселенческой клади. При этомъ наибольшее количество этихъ предметовъ ввозится въ Сибирь изъ Европейской Россіи. Та же желѣзнодорожная статистика указываетъ, что изъ общаго числа перевезенныхъ сибирской желѣзной дорогой земледѣльческихъ машинъ и орудій со станцій чужихъ дорогъ было отправлено въ 1899 году—235,794 пуда, а въ мѣстномъ сообщеніи перевезено 51,678 пудовъ, а въ 1900 году—со станцій чужихъ дорогъ прибыло 294,447 пудовъ, а въ мѣстномъ сообщеніи перевезено — 83,347 пудовъ.

Такимъ образомъ, вліяніе сибирской желѣзной дороги на способы сибирскаго земледѣлія уже на первыхъ порахъ отразилось косвеннымъ образомъ въ переходѣ къ болѣе интенсивному способу обработки земли, вслѣдствіе увеличенія народонаселенія, пріѣхавшаго по желѣзной дорогѣ въ качествѣ переселенцевъ, и непосредственно — въ введеніи въ оборотъ болѣе сложныхъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій, распространеніе которыхъ въ прежнее время было весьма затруднительно по недостатку удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія.

Что касается хлѣбныхъ породъ, разводимыхъ въ Сибири, то главнымъ хлѣбомъ является пшеница, разводимая въ Западной Си-

[1]) La Sibérie Economique, p. 75—78.

бири. Различаютъ три главныхъ сорта сибирской пшеницы—жесткая, тяжелая 10 пуд. 16 фунтовъ на четверть (кубанка, бѣлотурка, бѣлоколоска, красноколоска), цѣнимая всѣхъ дороже, разводится въ верховьяхъ Иртыша (близъ Семипалатинска) и Оби (близъ Бійска); она походитъ на аналогичные сорта волжскихъ хлѣбовъ. Почти вся эта пшеница потребляется сибирскими мельницами и идетъ лишь въ видѣ муки. Затѣмъ, слѣдуетъ перородъ, или тоже жесткая пшеница, но выродившаяся, вслѣдствіе небрежнаго отношенія крестьянъ къ сѣменамъ для посѣва. Перородъ, представляющій смѣсь жесткихъ сортовъ пшеницы съ мягкими, наиболѣе трудно находитъ себѣ сбытъ заграницей. Наконецъ, третьимъ наиболѣе распространеннымъ сортомъ пшеницы является гирка. Гирка находитъ себѣ наибольшій сбытъ и внѣ Сибири, а на русскихъ южныхъ рынкахъ, вообще говоря, смѣшивается съ русскою южною пшеницею. Впрочемъ, мнѣнія о качествахъ сибирской гирки расходятся. Одни считаютъ ее не уступающею южной русской гиркѣ; другіе признаютъ, что собственно зерна сибирской гирки крупнѣе русской и бѣлѣе, но зато кожа сибирской гирки толще, а мука, полученная изъ нея, не даетъ такого подъема, какъ мука русской гирки. Кромѣ того, сибирская мука часто оказывается пораженною зоною (спорыньею) [1]).

Другимъ, имѣющимъ значеніе, хлѣбомъ, является овесъ, производимый въ Томской и Тобольской губерніяхъ. Овесъ этотъ разводился прежде вдоль сибирскаго тракта и служилъ въ значительной степени пищей для множества лошадей, поддерживавшихъ перевозку сибирскихъ грузовъ. Теперь онъ вывозится изъ Сибири въ значительныхъ количествахъ.

Наконецъ, рожь и ячмень разводятся преимущественно въ Томской и Тобольской губерніяхъ, вдоль линіи сибирской желѣзной дороги, а также и далѣе на востокъ. Этотъ видъ хлѣба идетъ почти исключительно для мѣстнаго потребленія. Повсемѣстно разводится также картофель.

Остальные хлѣба—просо, греча, полба, масличныя сѣмена культивируются лишь въ небольшихъ количествахъ въ Курганскомъ уѣздѣ, и культурѣ ихъ Сибирь обязана новоселамъ, принесшимъ съ собою эту до сей поры чуждую Сибири культуру. Полезно отмѣтить также культуру табака-махорки въ нѣкоторыхъ округахъ Алтая и культуру сахарной свекловицы въ Минусинскомъ округѣ, существовавшую тамъ лѣтъ 9—10 тому назадъ; съ постройкой желѣзной дороги дѣйствовавшій тамъ сахарный заводъ закрылся, а вмѣстѣ съ тѣмъ прекратилось и разведеніе свекловицы.

---

[1]) Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности сибирской желѣзной дороги за 1899 годъ, по сравненію съ таковою же дѣятельностью за 1898 годъ. Томскъ, 1901. Изданіе сибирской желѣзной дороги, стр. 56.

Вліяніе сибирской желѣзной дороги, усилившей переселеніе въ Сибирь и облегчившей вывозъ хлѣба изъ Сибири, сказывается всего ярче на быстро растущемъ изъ года въ годъ увеличеніи количества распахиваемой въ Сибири земли и производимыхъ въ ней хлѣбовъ.

Ростъ этотъ можно усмотрѣть изъ приводимыхъ ниже, правда, весьма приблизительныхъ, данныхъ центральнаго статистическаго комитета:

Губерніи.	Годы.	Посѣвная площадь, въ десятинахъ.	Валовой сборъ хлѣбовъ, въ пудахъ (кромѣ картофеля)	Остатокъ сбора за вычетомъ сѣмянъ, въ пудахъ.	Сумма чистаго сбора на 1 душу населенія, въ пудахъ.
Томская.	1894	1.166.139	80.752,400	67.697,800	53,16
	1896	1.315,175	64.948,700	52.006,200	38,75
	1897	1.345,378	89.859,800	76.557,000	42,53
	1898	1.465,726	74.973,200	60.806,200	33,06
	1899	1.362,792	84.892,900	71.645,100	37,83
Тобольская	1893	798,863	33.663,900	25.441,300	21,74
	1894	868,176	57.793,300	49.689,300	42,11
	1895	1.061,467	51.522,600	41.197,100	32,78
	1896	1.091,200	59.137,200	48.450,000	34,79
	1897	1.151,682	57.336,000	45.831,900	33,79
	1898	1.185,591	54.006,200	42.277,500	30,90
	1899	1.137,144	74.552,600	63.249,800	45,38
Иркутская	1896	—	14.850,000	10.120,100	26,10
	1897	345,355	15.074,600	10.274,900	22,82
	1898	335,111	10.486,500	6.534,000	14,49
	1899	336,330	19.181,600	15.095,200	33,22
Енисейская	1895	313,928	17.970,600	14.451,400	31,66
	1896	—	17.009,800	13.670,000	27,07
	1897	301,898	17.516,900	14.036,000	27,79
	1898	314,756	11.739,400	8.320,900	16,52
	1899	340,782	24.795,500	21.160,500	41,17
Акмолинск. обл.	1898	120,367	5.916,600	5.129,100	8,39
	1899	224,724	12.545,800	11.064,700	17,84
Семипалатинск. обл.	1898	138,903	6.201,800	5.307,600	8,27
	1899	103,880	3.991,800	3.369,900	5,30
Приморск. обл.	1897	56,095	—	—	—
	1898	61,580	3.091,442	2.482,015	10,0
Амурская обл.	1895	51,595	3.217,389	2.681,207	—
	1896	49,506	3.271,776	2.570,981	—
	1897	58,285	2.982,796	2.334,482	19,7
	1898	56,965	4.923,745	4.115,069	—
	1899	131,511	6.659,151	5.850,475	41,5
Забайкальская обл.	1899	—	15.061,000	12.280,000	24,5
Якутск. область.	1898	18,273	1.223,000	1.009,000	—
	1899	18,909	1.348,000	1.122,000	4,5

Такъ какъ средняя норма потребленія хлѣба считается 18 пудовъ въ годъ на душу, то изъ вышеприведенныхъ данныхъ слѣдуетъ, что въ губерніяхъ Западной Сибири — Томской и Тобольской всегда имѣются болѣе или менѣе значительные избытки хлѣба (Акмолинскую и Семипалатинскую области, населеніе которыхъ живетъ преимущественно скотоводствомъ и питается его продуктами, въ разсчетъ принимать не слѣдуетъ). Въ губерніяхъ Центральной Сибири—Иркутской и Енисейской хлѣба, вообще говоря, хватаетъ на пропитаніе мѣстнаго населенія и даже имѣются нѣкоторые избытки въ урожайные годы. Что же касается Восточной Сибири, то тамъ своего хлѣба вообще не хватаетъ на населеніе, за исключеніемъ Амурской области, земледѣліе въ которой сдѣлало, судя по вышеприведеннымъ статистическимъ даннымъ, быстрый скачекъ отъ 1898 до 1899 г., такъ что теперь въ Амурской области хлѣбъ родится съ избыткомъ. Недостатокъ хлѣба въ Восточной Сибири покрывался привознымъ хлѣбомъ, преимущественно изъ Америки, а въ самое послѣднее время американскій хлѣбъ сталъ отчасти вытѣсняться привознымъ же изъ западной полосы Сибири.

Вслѣдствіе такихъ различныхъ условій земледѣлія въ различныхъ областяхъ Сибири, цѣны на хлѣба тутъ весьма разнообразны. Сдѣлать, впрочемъ, точное сопоставленіе хлѣбныхъ цѣнъ въ различныхъ областяхъ Сибири довольно трудно, такъ какъ въ одной и той же области цѣны рѣзко мѣняются по временамъ года и въ зависимости отъ урожая. Такъ, въ Тобольской губерніи весною 1899 года пудъ пшеницы стоилъ 80 коп., а осенью 35—40 к., пудъ ржаной муки весною—50 к., осенью—30 к.; пудъ овса весною—40 к., осенью—25 к. Впрочемъ, въ мѣстахъ, ближайшихъ къ городамъ или къ большимъ рѣчнымъ и желѣзнымъ дорогамъ или тамъ, куда прибыло много переселенцевъ, осеннія цѣны были значительно выше—пшеница 75 к., рожь 55 к. и овесъ—45 к. Въ Томской губерніи, въ Барнаулѣ, Павлодарѣ и Каинскѣ осеннія цѣны 1899 года были такія: пшеница 35—60 к пудъ, ярица 20 к., овесъ 15—25 к. Цѣны въ Томскѣ въ 1899 году: ржаная мука весною—30 к., лѣтомъ—32 к., осенью—30 к. Пшеничная мука 50, 55, и 60 к. Овесъ и ячмень—35 к. Въ Маріинскѣ: рожь—45 к., пшеница 65 к. и овесъ 25—28 к. пудъ. Въ Змѣиногорскомъ уѣздѣ сбытъ хлѣба производится на пристани Оби и Иртыша, а также на пріиски и горные заводы. Послѣдніе, однако, не настолько многочисленны, чтобы потреблять весь избытокъ мѣстнаго хлѣба, и цѣна на него была сколько-нибудь высокою лишь при требованіяхъ въ неурожайные годы въ Европейскую Россію или въ мѣстности, лежащія ниже по Иртышу и Оби. Когда требованія ограничиваются только мѣстными нуждами, рожь продается по 11—18 к. пудъ. Въ 1898 г. цѣны считались высокими и тогда продавали: рожь въ мукѣ 25—28 к., въ зернѣ 20 к.,

пшеницу въ мукѣ 50 к., въ зернѣ 30—45 к., овесъ 35—40 к., ячмень 20—25 к. Въ Омскѣ цѣны на хлѣба 1899 г. стояли слѣдующія—муки ржаной—50 к., пшеничной—80 к., овса—25 к., ячменя—25 к. Зимой цѣны нѣсколько ниже, такъ какъ хлѣбъ обмолачивается зимой на ледяныхъ токахъ. На атбасарской ярмаркѣ, гдѣ продается пшеница Атбасарскаго уѣзда киргизамъ, цѣны сильно колеблются; такъ, въ 1898 г. пудъ пшеничной муки стоилъ — весною 70 — 80 к., осенью 35—40 к.; при большомъ урожаѣ цѣна падаетъ до 18—30 к., и въ неурожайные годы поднималась до 1 р. 50 к.—1 р. 80 к. Въ Петропавловскомъ уѣздѣ зимою пудъ ржаной муки 25—40 к., пшеничной 35—60 к., овса 15—35 к. Лѣтомъ до новаго обмолота: ржаная мука 55—60 к., пшеничная 80—90 к., овесъ 40—50 к. Въ Семипалатинской области цѣны и требованіе на хлѣбъ очень неровны. Средняя цѣна пуда пшеницы 30—40 копѣекъ; иногда падаетъ до 20 к. Въ мѣстахъ, лежащихъ среди безплодной степи, напримѣръ, въ г. Каркаралахъ пудъ пшеничной муки нерѣдко доходитъ до 1 р. 50 к.

Въ Минусинскомъ уѣздѣ, послѣ проведенія сибирской желѣзной дороги, требованіе на хлѣбъ стало постояннымъ, и цѣны держатся уже довольно ровныя. До того, когда зерно и мука шли только на сѣверъ Енисейской губерніи, да на мѣстные пріиски, колебанія цѣнъ были очень значительны. Такъ, при большомъ требованіи на сѣверъ и при недородѣ, въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ рожь и овесъ продавали по 1 руб., а пшеницу по 1 р. 20 к. пудъ; въ урожайные же 1893 и 1894 годы рожь упала до 15 коп., а пшеница до 20 коп. Осенью 1899 г. цѣны были слѣдующія: рожь и ячмень 35 коп., овесъ 40 к., пшеница—50 к., просо—35 к. Въ Красноярскомъ и Каинскомъ уѣздахъ осенью 1899 г. пудъ ржаной муки стоилъ 60 к., пшеничной—90 к., овса—50 к., гречихи—60 к.

Въ Иркутской губерніи цѣны на хлѣбъ, по причинѣ небольшого мѣстнаго производства, колебаній спроса на пріиски и желѣзнодорожныя работы и въ зависимости отъ подвоза съ запада, измѣняются рѣзко и значительно. Такъ, раннею осенью 1898 года пудъ ржи стоилъ 50—60 к., но вскорѣ затѣмъ цѣна поднялась до 1 р., пшеница дошла до 1 р. 40 к., а овесъ до 80—90 к.

Въ Забайкальской области цѣны повышаются съ юга на сѣверъ и съ запада на востокъ. Такъ, наивысшія цѣны существуютъ въ Читинскомъ уѣздѣ: четверть ярицы 4—9½ р., овса 3 р. 17 к.—6 р. 42 к., въ Селенгинскомъ: ярица 3 р. 60 к.—6 р. 30 к., овесъ 2 р. 42 к.—5 р. 3 к. Въ Амурской области пудъ ярицы 1 р. 10 к.—1 р. 50 к., пшеницы 1 р. 25 к.—1 р. 50 к., овса 60 к.—1 р. 30 к., гречихи 85—90 к., проса 90 к.—1 р. 25 к. [1]).

---

[1]) Свѣдѣнія о земледѣльческой полосѣ Сибири.

Такимъ образомъ мы видимъ, что въ среднемъ цѣны на хлѣба въ Западной Сибири всего ниже, и пудъ пшеницы стоитъ 30—60 к. Въ Иркутской и Енисейской губерніяхъ пудъ пшеницы стоитъ отъ 50 к. до 1 р. и даже выше, и, наконецъ, въ Восточной Сибири цѣны пшеницы вообще выше 1 руб., доходя нерѣдко 1 р. 50 к.

Изъ этого соотношенія, а также изъ рѣзкихъ колебаній въ хлѣбныхъ цѣнахъ въ разные годы и въ разныя времена года слѣдуетъ, прежде всего, заключить, что въ Сибири не только само земледѣліе нуждается въ усовершенствованныхъ способахъ, но еще въ большей степени условія хлѣбной торговли, которая здѣсь еще вполнѣ не организована. Это обстоятельство отмѣчается въ изслѣдованіи Оланьона (стр. 94); онъ предсказываетъ, между прочимъ, большой успѣхъ торговому дому, который, располагая значительнымъ капиталомъ для покупки хлѣба осенью и зимою, продавалъ бы его затѣмъ въ той же Сибири, на Уралѣ или заграницей. Но эта первичная стадія хлѣбной торговли—помѣщенія въ хлѣба крупныхъ капиталовъ въ разсчетѣ на выгодную расторжку при подъемѣ цѣнъ, въ виду рѣзкихъ колебаній послѣднихъ, уже давно имѣетъ мѣсто въ Сибири. Съ постройкой сибирской желѣзной дороги, наоборотъ, колебанія начинаютъ отчасти сглаживаться; это еще болѣе скажется по мѣрѣ проложенія подъѣздныхъ путей. Начинается вторая стадія—развитіе коммисіонной торговли хлѣбомъ, отчасти уже и осуществляющаяся. Постройка желѣзной дороги должна въ значительной мѣрѣ способствовать облегченію такой торговли, такъ какъ желѣзнодорожныя разстоянія отъ Оби до Иркутска и далѣе до Срѣтенска колеблются въ предѣлахъ 1,700—2,800 в., провозныя же платы на пудъ хлѣба на этихъ протяженіяхъ по дѣйствующему на сибирскихъ дорогахъ (общему) тарифу колеблются въ предѣлахъ отъ 25,35 до 35,01 к., то есть значительно ниже разницъ въ осеннихъ цѣнахъ на хлѣбъ въ разныхъ областяхъ Сибири, и стало быть при правильной организаціи хлѣбной торговли высокія цѣны на хлѣбъ въ Восточной и Средней Сибири могли бы быть понижены черезъ своевременную доставку хлѣба изъ Западной Сибири.

Уже и въ настоящее время въ Сибири замѣчается нѣкоторый избытокъ хлѣба. Такъ, на основаніи вышеприведенныхъ данныхъ въ 1899 году въ Сибири было собрано (за вычетомъ сѣмянъ) 217 милліоновъ пудовъ разнаго хлѣба. Потребности же сибирскаго населенія, считая даже по 20 пудовъ въ годъ на жителя, покрываются всего 153 милліонами хлѣба. Значитъ, около 64 милліоновъ пудовъ хлѣба могутъ быть уже теперь въ благопріятные годы вывозимы за предѣлы Сибири. Конечно, на такую цифру надо смотрѣть, какъ на совершенно пока приблизительную. Въ дѣйствительности вывозъ хлѣба изъ Сибири не составляетъ еще и половины этого количества, но при благо-

пріятныхъ къ тому условіяхъ онъ можетъ быть быстро и превзойденъ.

Главная масса избытковъ сибирскаго хлѣба идетъ на Уралъ, для горнозаводскаго населенія котораго Сибирь всегда была хлѣбной житницей. Такъ было раньше до проведенія желѣзной дороги, такъ дѣло обстоитъ и теперь, хотя съ постройкой желѣзной дороги хлѣбъ получилъ возможность перевозиться и въ Европейскую Россію, и къ портамъ для вывоза заграницу.

Перевозки хлѣбныхъ грузовъ по сибирской желѣзной дорогѣ за первые годы открытія правильнаго по ней движенія выражались въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1897 году перевезено 14.969,444 пуда, въ 1898 г.—20.277,526 пудовъ, въ 1899 г.—19.700,135 и въ 1900 г.—17.575,000 пуд. Такимъ образомъ, съ 1898 г. перевозки хлѣбныхъ грузовъ не растутъ, а уменьшаются, но этотъ переломъ временный, имѣющій свои причины. Съ іюля мѣсяца 1897 г. произошло оживленіе въ торговлѣ сибирскимъ хлѣбомъ, благодаря хорошему урожаю въ Сибири и одновременно значительному спросу для заграничнаго вывоза, что и увеличило подвозъ хлѣба къ станціямъ. Начиная же съ іюня мѣсяца 1898 г., перевозка хлѣба стала уменьшаться, частію вслѣдствіе громадныхъ залежей хлѣба, образовавшихся на станціяхъ, почему торговцы воздержались отъ дальнѣйшей подвозки хлѣба къ станціямъ, частію по случаю пониженія цѣнъ на хлѣбъ въ портахъ и одновременнаго повышенія цѣнъ на хлѣбъ въ Сибири. Къ тому же времени выяснился урожай хлѣбовъ во всей Россіи. Изъ многихъ мѣстностей Россіи пришли извѣстія о неурожаяхъ хлѣба 1898 года, и къ октябрю 1898 года установились высокія цѣны на многихъ внутреннихъ рынкахъ, вызвавшія усиленный вывозъ хлѣба изъ Сибири, продолжавшійся еще въ первую четверть 1899 года, послѣ чего въ апрѣлѣ сильно упали цѣны на заграничныхъ рынкахъ, тогда какъ на сибирскій хлѣбъ, благодаря предъявленному ранѣе спросу, цѣны установились высокія, почему заграничныя экспортныя фирмы сразу прекратили закупку хлѣба, и перевозка тотчасъ же упала. Въ октябрѣ цѣны на хлѣбъ поднялись и, благодаря установленію бѣломорскаго сообщенія, хлѣбъ нашелъ себѣ болѣе дешевый путь на западъ, но перевозки уже не достигали такой высокой цифры, какъ въ предыдущемъ году. Въ 1900 г. въ значительной части Сибири былъ неурожай, повторившійся, къ сожалѣнію, и въ 1901 г.; къ тому же военныя осложненія вообще тягостно отразились на перевозкахъ жел. дороги.

Вывозъ хлѣба изъ Сибири заграницу и къ портамъ за эти четыре года представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Пункты назначенія.	Количество вывезенныхъ пудовъ.			
	1897.	1898.	1899.	1900.
На западную сухопутную границу	766,747	241,572	4,083	—

Пункты назначенія.	Количество вывезенныхъ пудовъ.			
	1897.	1898.	1899.	1900.
Въ порты Балтійскаго моря, включая Данцигъ и Кенигсбергъ . .	10.681,740	8.889,070	1.759,705	2.123,190
Въ Архангельскъ и Котласъ	—	—	990,092	1.430,660
Въ Европейскую Россію . .	309,324	221,183	696,696	3.244,742

Изъ этой таблицы усматривается, что серьезныхъ размѣровъ вывозъ хлѣба изъ Сибири заграницу достигалъ лишь въ 1897 и 1898 гг. и обусловливался исключительно высокими хлѣбными цѣнами на европейскомъ (лондонскомъ) хлѣбномъ рынкѣ. Въ слѣдующіе же годы вывозъ этотъ сократился до болѣе скромныхъ размѣровъ и продолжаетъ развиваться ужъ въ иномъ направленіи—черезъ Архангельскъ, хотя—пока что—гораздо медленнѣе. Перевозки же хлѣба распредѣлялись по раіонамъ назначенія въ 1900 г. слѣдующимъ образомъ: въ балтійскіе порты: С.-Петербургъ, Ревель, Ригу, Либаву, Данцигъ и Кенигсбергъ—2.123,190 пудовъ; въ Архангельскъ и Котласъ—откуда хлѣбъ былъ переотправленъ прямымъ бѣломорскимъ сообщеніемъ въ (тотъ же Архангельскъ)—1.430,660 пуд., въ Европейскую Россію (въ томъ числѣ въ Ростовъ и Новороссійскъ)—3.244,742 пуда; въ раіонъ пермской дороги (считая въ томъ числѣ Левшино)—3.588,100 пудовъ; въ мѣстномъ сообщеніи 6.805,166 пудовъ и на станціи забайкальской дороги—383,165 пуд. Такимъ образомъ, собственно вывозъ хлѣба изъ Сибири въ страны, куда хлѣбъ этотъ до постройки дороги не имѣлъ доступа, т. е. заграницу и въ Европейскую Россію, выражался въ 1900 году цифрой 6,8 милл. пудовъ, причемъ болѣе половины этого количества вывезено заграницу. Какъ портъ отправленія сибирскаго хлѣба, преобладающую роль начинаетъ играть Архангельскъ, что и весьма понятно, такъ какъ путь до балтійскихъ портовъ слишкомъ дорогъ для сибирскаго хлѣба. Послѣ Архангельска нѣкоторую роль въ дѣлѣ вывоза сибирскаго хлѣба играютъ черноморскіе порты. Роль этихъ портовъ должна значительно подняться съ неизбѣжнымъ въ будущемъ спрямленіемъ выхода сибирской дороги на югъ Европейской Россіи къ Черному морю. Привлеченія сибирской пшеницы къ черноморскимъ портамъ ожидали еще задолго до открытія сибирской желѣзной дороги. Вѣроятность привлеченія сюда зерна обусловливалась, главнымъ образомъ, двумя обстоятельствами, а именно, съ одной стороны, вообще состояніемъ цѣнъ на зерно, а съ другой—стоимостью провоза, по сравненію съ цѣною до портовъ Балтійскаго моря, а именно:

Отъ станцій.	До станцій				
	Ростова.	Новороссійска.	Петербурга.	Риги.	Либавы.
	Плата съ вагона (въ рубляхъ).				
Челябинска	235,05	247,73	262,65	267,23	278,33
Кургана	285,20	297,81	312,83	317,41	328,51
Оби	401,03	413,71	428,21	433,21	444,31

Въ 1898 и 1899 годахъ вслѣдствіе неурожая въ южныхъ губерніяхъ были сдѣланы опыты покупки пшеницы для вывоза черезъ Ростовъ и Новороссійскъ. Покупки были сдѣланы въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ Челябинску и достигли до 2,6 милл. пудовъ, причемъ около 2 милліоновъ пудовъ были отправлены изъ Челябинска, и потому въ статистику сибирской желѣзной дороги не попали. Но закупки эти были сдѣланы подъ давленіемъ исключительныхъ обстоятельствъ, и трудно теперь еще судить, насколько можно ожидать въ ближайшемъ будущемъ, до спрямленія выхода, вывоза сибирскаго хлѣба черезъ черноморскіе порты. Между прочимъ южные мукомолы не одобрили сибирскую гирку, находя ее слишкомъ зонистой (т. е. пораженной спорыньей); экспортеры же, основываясь на отзывахъ заграничныхъ покупателей, напротивъ, остались довольны сибирской гиркой [1]).

Засимъ, помимо вліянія высокой стоимости перевозки на вывозъ сибирскихъ хлѣбовъ, какъ черезъ балтійскіе, такъ и черезъ черноморскіе порты, не мало вліяютъ разныя другія неблагопріятныя условія—слабая пропускная способность самаро-златоустовской жел. дороги первые годы по открытіи правильнаго движенія по сибирской жел. дорогѣ, недостатокъ мѣшковъ и другія вполнѣ устранимыя въ будущемъ причины.

Изъ прежнихъ раіоновъ сбыта сибирскаго хлѣба раіонъ пермской желѣзной дороги давно играетъ наиболѣе значительную роль. Снабженіе этого раіона происходитъ преимущественно по рѣкамъ, но, какъ мы видѣли изъ вышеприведенныхъ цифръ, сибирской желѣзной дорогѣ удалось привлечь часть хлѣбныхъ грузовъ на свой путь. Что касается перевозки хлѣба въ мѣстномъ сообщеніи, то здѣсь играетъ не малую роль простая подвозка хлѣба къ пристанямъ для дальнѣйшаго отправленія по водѣ и къ крупнымъ станціямъ, торгующимъ хлѣбомъ, а затѣмъ уже привозъ хлѣба къ сибирскимъ городамъ для надобностей населенія. Подвозятся для этой цѣли преимущественно сѣрые хлѣба. Наконецъ, вывозъ хлѣба въ раіонъ забайкальской желѣзной дороги—явленіе новое для сибирской дороги, и наиболѣе желательное, такъ какъ именно Западная Сибирь должна служить житницей для горнозаводской Восточной Сибири. На забайкальскую дорогу вывозятся преимущественно сѣрые хлѣба и притомъ преимущественно изъ раіоновъ восточнаго участка сибирской дороги.

Что касается станцій отправленія собственно сибирской желѣзной дороги, то отправленіе съ нихъ главнѣйшихъ хлѣбныхъ грузовъ выражалось въ 1900 году въ слѣдующихъ цифрахъ (въ таблицу включены лишь станціи, отправлявшія не менѣе 50 тыс. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ):

[1]) Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности сибирской желѣзной дороги за 1899 годъ, стр. 55—56.

Названіе станцій.	Отправлено пудовъ хлѣбныхъ грузовъ					
	Всего.	Въ томъ числѣ:				
		ржи.	пшеницы	овса.	муки всякой.	сѣмянъ маслич.
I. До р. Тобола (1—241 верста):						
Чумлякъ	1.268,941	254	1.200,123	37,634	4,433	26,358
Шумиха	1.873,367	11,464	1.803,859	8,267	23,083	24,556
Мишкино	2.170,425	375	1.536,864	7,247	565,943	58,230
Юргамышъ	390,804	—	288,783	2,263	94,900	4,795
Зырянка	56,516	—	55,798	33	755	—
Курганъ	2.360,623	21,338	1.310,376	529,080	363,900	94,949
II. Отъ р. Тобола до р. Ишима (241—490 верстъ):						
Лебяжья	237,556	3,038	173,886	52,977	757	6,898
Макушино	1.925,975	6,131	1.749,810	130,732	15,965	8,909
Пѣтухово	546,661	1,151	428,671	102,565	14	10,864
Петропавловскъ	1.254,641	52,711	1.047,370	46,158	45,298	56,423
III. Отъ р. Ишима до р. Обь (490—1,332 вер.):						
Омскъ	150,644	—	8,000	1,745	87,124	26,612
Калачинская	60,343	—	46,729	—	2	112
Коченево	76,665	—	25,575	12,504	262	38,324
Кривощеково	271,587	—	142,128	27,180	11,599	90,405
Обь	1.260,117	1,046	71,413	141,696	952,431	71,938
IV. Отъ р. Оби до р. Енисея (1,332—2,040 верстъ):						
Ояшъ	90,770	—	—	—	90,370	—
Межениновка	358,485	—	—	1,877	351,809	3,271
Томскъ	214,037	—	80	16,923	188,922	4,611
Черемошники	356,172	—	—	5,304	350,440	115
Берикульская	123,009	40,770	—	42,391	30,618	5,328
Маріинскъ	220,381	50,732	3,704	104,628	53,369	962
Суслово	101,023	34,826	256	26,475	27,874	2,272
Тяжинъ	229,274	93,110	200	62,793	57,871	818
Итатъ	149,376	17,449	52	108,801	16,410	37
Боготолъ	120,651	1,781	340	68,571	39,304	1,603
Красная	73,750	7,220	—	63,538	765	26
Ачинскъ	263,442	39,775	1,591	139,518	76,678	1,321
Красноярскъ	116,060	22,081	1,562	40,424	49,235	1,830
V. Отъ р. Енисея до озера Байкала (2,040—3,048 в.):						
Заозерная	56,019	2,328	1,289	34,090	16,739	26
Канскъ	513,322	4,638	7,519	346,211	170,258	179
Тулунъ	62,040	20,860	—	8,033	33,068	79
Куйтунъ	50,435	19,622	218	13,044	13,741	—
Кимильтей	99,259	15,979	945	31,620	46,894	—
Черемхово	63,956	5	761	14,685	46,644	1
Иннокентьевская	50,010	—	—	12,981	36,962	9
Со всѣхъ станцій сибирской жел. дор.	17.575,023	485,957	9.932,340	2.385,289	3.972,503	584,483

Главнымъ хлѣбнымъ грузомъ сибирской желѣзной дороги является пшеница, перевозки которой (9,932 тыс. пуд.) составляютъ

болѣе половины общаго количества перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1900 году. Въ предыдущемъ 1899 году отправки пшеницы достигали всего 7,571 тыс. пудовъ. Въ 1898 г. было отправлено этого хлѣба 12,524 тыс. пуд. Пшеницу отправляютъ самыя западныя станціи сибирской дороги—отъ Челябинска до Петропавловска, расположенныя на участкѣ всего въ 490 верстъ протяженіемъ. Съ этихъ участковъ, особенно съ перваго, протяженіемъ всего 241 верста до р. Тобола, вывозится почти все количество пшеницы, отправляемой станціями сибирской дороги (свыше 9 милліоновъ пудовъ). Со слѣдующаго участка до рѣки Оби вывозится уже сравнительно ничтожное количество пшеницы и то болѣе въ видѣ муки. Между тѣмъ, по рѣкѣ Оби идетъ хлѣбъ изъ Семипалатинской области. Въ 1898 году со станціи Кривощеково и Обь было отправлено по сибирской дорогѣ свыше 1 милліона пудовъ семипалатинской пшеницы, въ 1899 году отправки эти упали до 150 тыс. пудовъ, а въ 1900 году составили 214 тыс. пудовъ. Помимо неурожая, постигшаго Семипалатинскую область, въ этой быстрой и послѣдовательной убыли несомнѣнно играетъ роль и нѣкоторая неисправность сибирской дороги, какъ перевозочнаго предпріятія, и—главное—высота тарифа. Хлѣбъ, очевидно, вернулся на свой старый историческій путь по рѣкамъ: Оби, Иртышу и Турѣ къ Тюмени. Съ участковъ восточнѣе Оби пшеница не отправляется въ ощутительныхъ количествахъ.

Количество отправленной ржи въ 1900 году составило всего 485,957 пудовъ. Въ 1899 году оно достигало 2,510 тыс. пудовъ и стало быть уменьшилось болѣе, чѣмъ въ пять разъ. Уменьшеніе это падаетъ преимущественно на западный участокъ сибирской желѣзной дороги, съ котораго въ 1900 году почти не было отправокъ ржи; въ предыдущемъ же 1899 году станціи, расположенныя между Челябинскомъ и Петропавловскомъ, отправили свыше полутора милліоновъ пудовъ. Рожь идетъ исключительно на удовлетвореніе нуждъ русскихъ потребителей. Западный раіонъ сибирской желѣзной дороги (до ст. Иссыкъ Куль) отправляетъ рожь на Уралъ, въ Уфимскую, Пермскую, Вятскую и Самарскую губерніи, а станціи восточнѣе Иссыкъ-Куля снабжаютъ этимъ хлѣбомъ Восточную Сибирь.

Отправки въ 1900 году составили 2,385 тыс. пуд. Въ 1899 году отправки эти достигали 3,241 тыс. пудовъ, значитъ уменьшились почти на 0,8 милліоновъ пудовъ. И здѣсь уменьшеніе отправокъ падаетъ на Ишимскій и Курганскій уѣзды, отправившіе въ 1899 году 1,6 милліона пудовъ, а въ 1900 году только 0,9 милліона пудовъ. Изъ остальныхъ станцій сибирской дороги отправка овса слѣдуетъ преимущественно со станцій восточнаго участка, примѣрно отъ Маріинска; съ этихъ станцій уже прекращаются вовсе отправки пшеницы.

Наконецъ, муки (преимущественно пшеничной) отправлено

3,972 тыс. пудовъ. Въ 1899 году отправки муки составляли 2,801 тыс. пудовъ. Изъ этого количества 2,112 тыс. было перевезено въ мѣстномъ сообщеніи и 607 тыс. пуд. отправлено на станціи другихъ дорогъ. Такимъ образомъ, главныя отправки муки производятся въ мѣстномъ сообщеніи. Распредѣленіе перевозокъ муки по губерніямъ за 1899 годъ даетъ слѣдующія данныя. Отправлено со станцій, расположенныхъ въ Оренбургской губерніи—529,315 пуд., со станцій, расположенныхъ въ Тобольской губерніи—182,956 пуд., въ Акмолинской области—85,407 пуд., въ Томской губерніи 1.718,191 пуд., въ Енисейской губерніи—132,633 пуда и въ Иркутской—71,204 пуд. Первое мѣсто по количеству отправленной муки занимаетъ, такимъ образомъ, Томская губернія, гдѣ имѣется значительное количество мельницъ, а именно тяготѣющія къ станціямъ Обь и Кривощеково мельницы, принадлежащія Богомолову, Горохову, Жернакову, Пастухову, и къ станціи Томскъ—Родюкову, Фуксману, Метелеву и Пастуховой, къ станціи Поломошной—Пастухову. Всего, въ теченіе 1899 года съ упомянутыхъ станцій было отправлено муки пшеничной со станціи Обь—695,426 пуд., Кривощеково—23,798 пуд., Томскъ—182,380 пуд., Межениновка—262,739 пуд., Черемошники—356,987 пуд., а всего 1.521,330 пудовъ, т. е. почти все количество, отправляемое изъ Томской губерніи.

Второе мѣсто занимаетъ Оренбургская губернія, изъ предѣловъ которой мука отправляется черезъ станціи Шумиху, Мишкино и Юргамышъ. Мука для отправокъ съ этихъ станцій доставляется, съ находящихся въ ихъ раіонѣ паровыхъ мельницъ, принадлежащихъ купцамъ Ботову, Треухову, Иванову и Ивину.

По прибытіи мука распредѣляется слѣдующимъ образомъ по губерніямъ: въ Оренбургскую губернію ввезено было въ 1899 году—841 пуд., въ Тобольскую—4,122 пуд., въ Акмолинскую область—18,330 пуд., въ Томскую губернію—222,953 пуд., въ Енисейскую—486,208 пуд. и въ Иркутскую—1.461,064. Такимъ образомъ, $^2/_3$ ввезенной на станціи сибирской желѣзной дороги муки приходится на Иркутскую губернію, постоянно нуждающуюся въ привозномъ хлѣбѣ. За предѣлы сибирской дороги сибирская пшеничная и ржаная мука вывозились лишь въ раіонъ пермской дороги, издавна, какъ уже сказано выше, кормящейся сибирскимъ хлѣбомъ [1]).

Кромѣ этихъ хлѣбныхъ грузовъ, со станцій сибирской дороги отправляется еще масляничное (преимущественно конопляное) сѣмя (въ 1900 г. — 584 тыс. пудовъ). Главными станціями отправленія здѣсь являются станціи, расположенныя въ Курганскомъ округѣ, а также Обь и Кривощеково (142 тыс. пудовъ), т. е. выходные на желѣзную дорогу пункты для грузовъ Семипалатинской области.

[1]) Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности сибирской желѣзной дороги за 1899 г., стр. 61—64.

Наконецъ, нашъ дальній Востокъ питается почти исключительно привозною мукою—изъ Америки и изъ нашихъ южныхъ губерній. Общее количество перевозокъ его по уссурійской дорогѣ составляетъ около 6 милліоновъ пудовъ въ годъ.

Изъ этого краткаго обзора хлѣбныхъ перевозокъ сибирской желѣзной дороги усматривается, что въ сущности желѣзная дорога еще не захватила въ раіоны своего вліянія главныхъ мѣстъ производства сибирскаго хлѣба. Изъ хлѣбородныхъ раіоновъ собственно только курганскій и ишимскій округи даютъ полностью излишки своихъ урожаевъ на дорогу. Алтайскій же и минусинскій хлѣба пока на дорогу не попадаютъ. Это обстоятельство, конечно, не можетъ быть поставлено ей въ вину. Обозрѣвая желательные пути сообщенія для Сибири (глава IV), мы видѣли уже, что сибирская желѣзная дорога представляетъ собою лишь центральную нить той сѣти, которая должна современемъ покрыть Сибирь. Только съ осуществленіемъ желѣзной дороги, соединяющей Среднюю Азію съ Сибирью, можно надѣяться на полное привлеченіе алтайскаго хлѣба на рельсовый путь. Для минусинскаго хлѣба потребовалась бы опять новая линія... Сверхъ того, необходимо принять во вниманіе плохое состояніе рѣчного торговаго флота Сибири, неудовлетворяющаго условіямъ подвозки хлѣба изъ плодородныхъ округовъ къ желѣзной дорогѣ. Насколько же желѣзная дорога способна привлекать грузъ, особенно принимая во вниманіе отсутствіе шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, сибирская дорога его привлекаетъ. Граница подвоза грузовъ достигала, смотря по станціямъ, до 30 верстъ (Чумлякъ, Тебисская, Кочубаево), до 45 верстъ (Шумиха, Кожурла), до 70 верстъ (Мишкино, Пѣтухово, Иссыкъ-Куль), 150 верстъ (Татарская) и даже 600—700 верстъ въ тѣхъ случаяхъ, когда станція находится на пересѣкающихъ линію рѣкахъ [1]).

Сверхъ того, слѣдуетъ помнить, что развитіе перевозокъ на сибирской желѣзной дорогѣ первые годы по открытіи ея движенія происходитъ при неблагопріятныхъ условіяхъ. Сначала встрѣтились препятствія въ слабой пропускной способности самаро-златоустовской желѣзной дороги, имѣвшія послѣдствіемъ задержку въ перевозкѣ сибирскаго хлѣба и порчу его въ пути, вызвавшую на первыхъ же порахъ предубѣжденіе противъ сибирскаго хлѣба на рынкахъ Европы. Затѣмъ послѣдовала китайская война и рядъ неурожайныхъ для Сибири годовъ, когда и производительность ея сократилась. Къ этому надо прибавить, что все время дѣйствуетъ переломъ хлѣбной формулы въ Челябинскѣ, установленный, благодаря настояніямъ русскихъ сельскихъ хозяевъ, изъ опасеній, что появленіе сибирскаго хлѣба въ бал-

[1]) Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности сибирской жел. дороги за 1899 г., стр. 4.

тійскихъ и черноморскихъ портахъ будетъ угнетающе вліять на хлѣбныя цѣны. Только въ направленіи на Архангельскъ дѣйствуетъ до нѣкоторой степени пониженный хлѣбный тарифъ отъ станцій западнаго участка сибирской желѣзной дороги. Но это направленіе еще новое, недостаточно оборудованное. Къ тому же и здѣсь иногда оказываютъ неожиданно вредное вліяніе нѣкоторыя обстоятельства, совершенно постороннія дѣлу перевозки.

Въ Сибири почти нѣтъ пока фирмъ, занимающихся правильнымъ экспортомъ хлѣба. Сибирскій хлѣбъ крестьянскій, и обычная теперь форма его пріобрѣтенія—скупка черезъ посредство мелкихъ коммисіонеровъ. Для облегченія этого дѣла станціи сибирской желѣзной дороги выдаютъ ссуды подъ отправляемый хлѣбъ. Поэтому, когда было организовано бѣломорское черезъ Котласъ—Архангельскъ вывозное заграницу со станцій сибирской дороги сообщеніе, то транспортная контора московско-ярославско-архангельской желѣзной дороги въ Архангельскѣ занялась было хлѣбной торговлей, а именно она принимала отъ отправителей хлѣба изъ Сибири—мелкихъ скупщиковъ порученія продавать хлѣбъ заграницу, причемъ выдавала этимъ отправителямъ ссуды и взимала за услуги небольшой процентъ. Нынѣ московско-ярославско-архангельская дорога перешла въ вѣдѣніе министерства путей сообщенія, а такъ какъ общій уставъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ не предусматриваетъ права желѣзныхъ дорогъ заниматься коммисіонерствомъ, то эти операціи съ 1 апрѣля текущаго года прекращены. Существуетъ предположеніе, что за тѣ же операціи возьмется союзное пароходство Миллеръ и Комп., участвующее въ бѣломорскомъ сообщеніи; но все-таки перерывъ въ веденіи этого дѣла представляется крайне досаднымъ.

Несмотря на всѣ эти неблагопріятныя обстоятельства, можно уже и теперь утверждать, что опытъ предыдущихъ лѣтъ даетъ право надѣяться, что желѣзная дорога подниметъ и оживитъ хлѣбную торговлю въ Сибири. Мы видѣли уже, что цѣны внутри самой Сибири перестали такъ рѣзко колебаться, какъ было раньше. Сверхъ того, организовался вывозъ изъ Сибири не только на Уралъ, гдѣ обыкновенно находилъ себѣ сбытъ сибирскій хлѣбъ, но также и на внутреніе и на заграничные хлѣбные рынки. Уже въ настоящее время сибирскій хлѣбъ имѣетъ проложенные пути въ Архангельскъ, Ростовъ и Ревель, куда могутъ продаваться его избытки, и въ Иркутскую губернію, постоянно нуждающуюся въ ввозномъ хлѣбѣ.

Что касается надежды на будущее значеніе сибирской желѣзной дороги въ дѣлѣ вывоза сибирскаго хлѣба и роли этого хлѣба на международномъ рынкѣ, то въ этомъ отношеніи существуютъ различныя мнѣнія. Приведемъ главнѣйшія изъ нихъ.

Виденфельдъ въ своемъ изслѣдованіи [1]) сомнѣвается, чтобы сибирскій хлѣбъ могъ играть какую-нибудь роль на международномъ рынкѣ. Основываясь на цифрахъ Bulletin russe de statistique financière et de législation за 1897 годъ о сибирскомъ урожаѣ, который показанъ въ этомъ изданіи въ количествѣ 46 милл. пудовъ пшеницы, 24 милл. пудовъ ржи, 43,5 пудовъ овса и 6,5 пудовъ ячменя и, сравнивая эти цифры съ урожаемъ Европейской Россіи въ 531,5 милл. пуд. пшеницы, 1,183 милліона пудовъ ржи, 635 милліоновъ пудовъ овса и 229 милліоновъ пудовъ ячменя, Виденфельдъ находитъ цифры урожая Сибири ничтожными. Статистическія цифры спеціальнаго англійскаго изданія The Statesman's Jearbook за 1899 годъ, гдѣ тоже приведены свѣдѣнія объ урожаѣ Сибири за 1893—1896 годы и сопоставленіе этихъ цифръ съ урожаемъ Канады, превышающемъ урожай Сибири въ тысячу разъ, приводитъ его къ тѣмъ же заключеніямъ. Климатъ Сибири, по мнѣнію Виденфельда, никогда не позволитъ ей стать міровой производительницей хлѣба. Правда, подсчетъ хлѣба, который она будетъ въ силахъ производить современемъ при увеличеніи народонаселенія, произвести теперь затруднительно, однако, все-таки значительныхъ избытковъ, по мнѣнію Виденфельда, не будетъ. Точно также и данныя о вывозѣ сибирскаго хлѣба, почерпнутыя изъ желѣзнодорожной статистики за 1897 — 1899 годы, не убѣждаютъ Виденфельда въ возможности значительнаго вывоза изъ Сибири. Высокую цифру вывоза 1898 года Виденфельдъ объясняетъ исключительнымъ стеченіемъ обстоятельствъ: хорошимъ урожаемъ въ Сибири и вздутыми цѣнами на пшеницу на лондонскомъ рынкѣ, поднятыми биржевой спекуляціей, кончившейся крахомъ фирмы, игравшей на повышеніе. Но даже и въ эти годы вывозъ хлѣба изъ Сибири не достигалъ достаточно крупныхъ цифръ.

Главную же причину скромной будущей роли Сибири на міровыхъ рынкахъ Виденфельдъ видитъ въ удаленности отъ этихъ рынковъ главныхъ земледѣльческихъ округовъ Сибири. Ссылка на Канаду, гдѣ земледѣліемъ занимаются тоже въ центрѣ материка, не представляется Виденфельду убѣдительною, такъ какъ Канада изрѣзана большими озерами и судоходными рѣками, пролегающими черезъ страну и впадающими въ Атлантическій океанъ. Сибирскія же рѣки текутъ въ недоступный Ледовитый океанъ. Подсчетъ стоимости перевозки хлѣба изъ центра Сибири на европейскіе рынки, произведенный Виденфельдомъ, убѣждаетъ его, что сибирскій хлѣбъ можетъ пойти заграницу лишь въ періодъ ненормально высокихъ цѣнъ, вродѣ цѣнъ 1898 года. Развивать же земледѣльческія культуры въ разсчетѣ на такіе исключительные годы, конечно, не имѣетъ смысла.

Какъ мы указывали уже выше, Виденфельдъ не принялъ въ

[1]) Die Sibirische Bahn, стр. 151—166.

соображеніе ни гибкости русскихъ тарифовъ, уже теперь дающихъ возможность сибирскому хлѣбу идти черезъ Архангельскъ на лондонскіе рынки даже при среднихъ цѣнахъ, ни возможности помѣщенія сибирскаго хлѣба на внутреннихъ азіятскихъ рынкахъ. Сверхъ того, и цифры, съ которыми онъ имѣлъ дѣло и строилъ свои заключенія тоже слѣдуетъ признать весьма приблизительными. Поэтому выводы и мотивировка г. Виденфельда представляются мало убѣдительными.

Оланьонъ, самъ посѣтившій Сибирь, приходитъ къ совершенно инымъ заключеніямъ. Алтай, говоритъ онъ [1]), не болѣе удаленъ отъ Европы, чѣмъ Манитоба, а земледѣліе Западной Сибири поставлено не въ худшія условія, чѣмъ въ странѣ великихъ озеръ. Если въ другихъ отношеніяхъ русскіе переселенцы неспособны къ такому быстрому развитію какъ колонисты латинской или англо-саксонской расы (будущее только покажетъ—такъ ли это), все же въ сравнительно короткій промежутокъ времени они научатся правильной эксплоатаціи земледѣльческихъ богатствъ края. И европейское земледѣліе должно будетъ считаться съ новымъ конкуррентомъ, а дешевизна сибирскаго хлѣба, испугавшая даже русскихъ хозяевъ, несомнѣнно повредитъ цѣнамъ на хлѣбные продукты. Правда, прибавляетъ Оланьонъ, эта опасность еще не близка; она будетъ подвигаться постепенно, и европейское земледѣліе къ тому времени сумѣетъ сдѣлать новый прогрессъ, который поможетъ перенести неожиданное пониженіе цѣнъ. Слабую роль сибирскаго хлѣба до настоящаго времени Оланьонъ приписываетъ, главнымъ образомъ, недостатку въ организаціи хлѣбной торговли. Что же касается пути, то, по его мнѣнію, сибирскій хлѣбъ можетъ идти и черезъ балтійскіе и черноморскіе порты, при уничтоженіи перелома хлѣбной формулы въ Челябинскѣ, а главное черезъ Ледовитый океанъ, при посредствѣ полярной желѣзной дороги, къ которой хлѣбъ долженъ подвозиться по рѣкамъ. Выше мы имѣли случай всесторонне оцѣнить проектъ этой желѣзной дороги и сравнить выгоды, которыя онъ можетъ дать хлѣбной торговлѣ, съ выгодами, получаемыми отъ бѣломорскаго сообщенія.

Наконецъ, наиболѣе обстоятельное изслѣдованіе вопроса о будущемъ экспортѣ хлѣба изъ Сибири дано въ „Запискѣ объ ожидаемомъ развитіи коммерческаго движенія по сибирской желѣзной дорогѣ“, приложенной къ „Отчету Высочайше учрежденной коммисіи для выясненія на мѣстѣ необходимыхъ мѣропріятій по усиленію пропускной и провозной способности сибирской желѣзной дороги и по увеличенію скорости движенія на ней поѣздовъ 1900 года“. Приводимъ это обстоятельное изслѣдованіе, съ небольшими лишь сокращеніями.

„Въ 1892 году, еще до приступа къ постройкѣ сибирской же-

[1]) La Sibérie Economique, стр. 93.

лѣзной дороги, были представлены соображенія объ ожидаемомъ движеніи грузовъ по западно- и средне-сибирскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Изъ приведенныхъ въ тѣхъ соображеніяхъ разсчетовъ видно, что общее движеніе грузовъ по западно сибирской желѣзной дорогѣ на будущее время ожидалось въ весьма скромныхъ размѣрахъ, а именно, всего до 16.457,000 пудовъ въ годъ, причемъ главное мѣсто отводилось хлѣбнымъ грузамъ, которыхъ предполагалось до 10.340,000 пуд. Единственнымъ значительнымъ поставщикомъ хлѣба на западно-сибирскую желѣзную дорогу въ то время считался алтайскій горный округъ, изъ котораго на ст. Кривощеково по рѣкѣ Оби ожидалось до 8.500,000 пудовъ въ годъ. Слѣдующимъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ по пріему хлѣба намѣчалась ст. Омскъ, куда съ пристаней рѣки Иртыша ожидалось поступленіе до 1.500,000 пуд. въ годъ. На всемъ остальномъ протяженіи западно-сибирской дороги поступленіе хлѣбныхъ грузовъ предполагалось лишь на ст. Петропавловскъ (70,000 пудовъ) и Курганъ (270,000 пудовъ въ годъ).

Какъ мы видѣли, предсказанія эти совершенно не оправдались, а именно, главный притокъ хлѣбныхъ грузовъ замѣчается на участкѣ между Челябинскомъ и Петропавловскомъ и въ гораздо меньшихъ размѣрахъ на участкѣ между Омскомъ и Кривощеково. Участокъ же между Петропавловскомъ и Омскомъ, длиною 256 верстъ, почти не даетъ линіи хлѣбныхъ грузовъ.

„Такое противорѣчіе, продолжаетъ записка, между предположеніями и опредѣлившеюся дѣйствительностью находитъ себѣ объясненіе въ слѣдующемъ: во-первыхъ, Челябинскій, Шадринскій и Кустонайскій уѣзды не были приняты въ число поставщиковъ хлѣбныхъ грузовъ на западно-сибирскую желѣзную дорогу; между тѣмъ, одни эти уѣзды на станціи между Курганомъ и Челябинскомъ, по даннымъ, полученнымъ коммисіею отъ мѣстныхъ податныхъ инспекторовъ, могутъ дать свыше: первый 5.000,000 пудовъ хлѣба въ годъ, второй 3.000,000 пуд. и третій 1.000,000 пуд. Свободные остатки хлѣбовъ Курганскаго, Ялуторовскаго и Ишимскаго уѣздовъ, по свѣдѣніямъ 1892 г., достигавшіе въ урожайные годы свыше 7.500,000 пуд., совсѣмъ были оставлены безъ вниманія, такъ какъ въ тѣхъ мѣстностяхъ повторялись частые неурожаи и недоборы. Дѣйствительно, за 12 лѣтъ, съ 1879 по 1891 годъ, лишь одинъ 1889 годъ былъ урожайный. Появленія же хлѣбныхъ грузовъ въ урожайные годы на сибирскую желѣзную дорогу не ожидалось изъ тѣхъ уѣздовъ, такъ какъ предполагалось, что хлѣбъ пойдетъ изъ нихъ водою въ Пермскую губернію и сѣверные уѣзды Тобольской. Между тѣмъ, со станцій Курганъ, Лебяжье, Макушино и Пѣтухово въ 1897 году было вывезено 4.400,000 пудовъ, а въ 1900 г. почти столько же.

Тяготѣющіе къ западно-сибирской желѣзной дорогѣ округа

степныхъ областей—петропавловскій, омскій, павлодарскій и семипалатинскій—въ началѣ девяностыхъ годовъ производили такое незначительное количество хлѣба, что на пополненіе мѣстныхъ нуждъ требовалось до 6.000,000 пудовъ хлѣба, который туда получался преимущественно изъ алтайскаго горнаго округа. Въ настоящее время оказывается, что по одной желѣзной дорогѣ изъ степныхъ областей вывезено свыше 1.000,000 пудовъ, не считая вывоза водою на Тюмень. Также происходитъ значительный обмѣнъ грузовъ у станціи Омскъ на р. Иртышѣ. Въ 1897 году размѣръ такого обмѣна достигалъ 1.175,000 пудовъ (въ послѣдующіе годы, подъ вліяніемъ неурожая, обмѣнъ этотъ значительно сократился). Наконецъ, Каинскій уѣздъ, лежащій въ Барабинской степи, самъ нуждался для потребностей мѣстнаго населенія въ привозномъ хлѣбѣ ежегодно до 5.000,000 пудовъ; съ постройкой желѣзной дороги за 1897 г. изъ уѣзда было доставлено къ вывозу свыше 850,000 пудовъ хлѣба на станціи: Татарская, Карачи, Тебисская, Каинскъ и Чулымъ (въ 1900 г. отправки, впрочемъ, снова почти прекратились)".

Эта историческая справка наглядно показываетъ, какъ трудны всякаго рода предсказанія въ экономической области и въ особенности по отношенію къ Сибири, статистика и экономическія условія которой еще очень плохо изслѣдованы.

Удачнѣе оказались предсказанія о средне-сибирской желѣзной дорогѣ. „Общее грузовое движеніе по ней ожидалось въ размѣрѣ до 5.185.000 пудовъ въ годъ, причемъ поступленіе хлѣбныхъ грузовъ опредѣлялось въ 1.500,000 пуд. въ годъ со станцій Канскъ и Нижнеудинскъ по направленію на востокъ, въ сѣверные уѣзды Иркутской губерніи. Кромѣ того, ожидалось до 240,000 пудовъ муки съ крупчатыхъ мельницъ барнаульскаго округа на станцію Обь для направленія къ Иркутску. Въ отношеніи направленія движенія грузовъ по сибирской желѣзной дорогѣ на востокъ и на западъ рѣка Обь дѣйствительно оказалась раздѣльною линіею".

Въ виду такой неправильности подсчетовъ коммисіи 1892 года, записка даетъ новые подсчеты объ ожидаемомъ вывозѣ хлѣба изъ Сибири:

„Хлѣбные избытки на вывозъ изъ раіоновъ, тяготѣющихъ къ дорогѣ, выражаются приблизительно въ слѣдующихъ размѣрахъ:

	Пуды.
1) Челябинскій и Кустанайскій уѣзды	6.000,000
2) Шадринскій уѣздъ	10.000,000
3) Курганскій, Ялуторовскій, Ишимскій, Тюкалинскій и Каинскій уѣзды	8.000,000
4) Акмолинская и Семипалатинская области. . .	4.000,000
5) Алтайскій горный округъ.	22.000,000
6) Ачинскій и Минусинскій уѣзды	2.500,000
Всего	52.500,000

Считая, что около 20% всего исчисленнаго количества (52.500,000 пудовъ) хлѣбныхъ грузовъ не будетъ попадать на желѣзную дорогу, направляясь по водянымъ сообщеніямъ, или оставаясь вовсе невывезенными, получается примѣрная цифра въ 40.000,000 пуд., которую слѣдуетъ ожидать къ перевозкѣ по сибирской дорогѣ въ ближайшемъ будущемъ. Такъ какъ хлѣбная перевозка по сибирской желѣзной дорогѣ въ 1898 г. достигла около 20 милл. пудовъ, то ожидаемое усиленіе движенія хлѣбныхъ грузовъ выразится за пять лѣтъ увеличеніемъ на 100% противъ существующаго движенія".

Эти предсказанія, однако, пока не исполнились. Причиною этого является неурожай въ Сибири, а также то обстоятельство, что избытки алтайскаго хлѣба до сихъ поръ остаются еще не привлеченными на желѣзную дорогу. Однако, надо всегда быть готовымъ къ тому, что въ Сибири хорошо уродится хлѣбъ, и тогда сразу будетъ предъявлено желѣзной дорогѣ все ожидаемое количество— 40 милл. пудовъ.

Тѣмъ не менѣе, если что можетъ пролить нѣкоторый свѣтъ на будущее сибирской желѣзной дороги въ отношеніи перевозки хлѣбныхъ грузовъ, то только примѣръ канадской желѣзной дороги. Примѣръ же этотъ даетъ намъ слѣдующія цифры:

Движеніе по канадской желѣзной дорогѣ было открыто въ іюнѣ 1886 года. Въ теченіе 1887 года по ней было перевезено 26.455,000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, а черезъ пять лѣтъ, въ 1892 году, движеніе это возросло на 106% и выразилось цифрой 54.528,000 пуд. За семилѣтіе съ 1874 по 1881 гг., до дарованія концессіи на постройку канадской дороги, возрастаніе площади, занятой подъ земледѣльческія фермы, выразилось въ 10.550,000 десятинъ, а за семилѣтіе послѣ дарованія концессіи 1882—1889 гг. увеличеніе этой площади составило уже 37.000,000 десятинъ, т. е. пошло съ учетверенною скоростью. Размѣръ же эмиграціоннаго движенія въ Канаду близко подходитъ къ размѣрамъ переселенія въ Сибирь, а именно, въ 1884 году тамъ осѣло 91,600, въ 1890 г.—75,067 и въ 1891 г.—82,165 эмигрантовъ.

„Такимъ образомъ, заключаетъ записка, поступленіе значительныхъ партій сибирскаго хлѣба на европейскій рынокъ уже теперь фактъ установившійся и нѣтъ сомнѣнія, что въ будущемъ можно ожидать только увеличенія оборотовъ. Дѣйствительно, заграничный экспортъ будетъ имѣть главенствующее значеніе для мѣстнаго зерна, въ виду того, что хлѣба, предъявляемаго Западною Сибирью, за удовлетвореніемъ уральскаго горнозаводскаго раіона, будетъ оставаться всегда еще значительный остатокъ въ нѣсколько десятковъ милліоновъ пудовъ къ экспорту, на востокъ же онъ будетъ отправляемъ въ незначительномъ количествѣ или въ исключительныхъ случаяхъ,

какъ, напримѣръ, при недородахъ, и временно, для урегулированія высокихъ цѣнъ".

Какъ видно изъ изложеннаго, оффиціальная записка занимаетъ середину между мнѣніями Виденфельда и Оланьона, и предусматривая значительное поступленіе сибирскаго хлѣба на международные рынки, все же не преувеличиваетъ значенія вывоза этого хлѣба. Въ то же время записка ожидаетъ, что хлѣбъ направится именно на западъ, и, стало быть, долженъ искать одного изъ путей къ Бѣлому, Черному или Балтійскому морю.

Интересно теперь отмѣтить, насколько справедливы страхи русскихъ сельскихъ хозяевъ передъ сибирскимъ хлѣбомъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, насколько цѣлесообразно существованіе перелома хлѣбной формулы въ Челябинскѣ, увеличивающее платы за провозъ сибирскаго хлѣба до балтійскихъ портовъ на 9—10 к. Въ этомъ отношеніи проф. М. Н. Соболевъ [1]) отмѣчаетъ, что хлѣбныя цѣны диктуются условіями мірового рынка; слѣдовательно, отправка нѣсколькихъ милліоновъ, или даже десятковъ милліоновъ пудовъ (такъ какъ всѣ вышеприведенные подсчеты не даютъ права разсчитывать на большій вывозъ хлѣба изъ Сибири) хлѣба изъ Сибири заграницу не можетъ оказать сколько-нибудь серьезнаго вліянія на цѣны, такъ какъ это количество совершенно ничтожно при сравненіи съ 1,660 милліонами пудовъ хлѣба, обращающихся на международномъ рынкѣ, и даже съ полумилліардомъ пудовъ, вывозимыхъ изъ Европейской Россіи. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что сибирскій хлѣбъ все равно поступаетъ на міровой рынокъ—только другимъ путемъ, черезъ сѣверныя моря, и, стало-быть, если онъ можетъ вліять на цѣны, то и вліяетъ на нихъ, но другимъ путемъ. Наконецъ, слѣдуетъ обратить вниманіе на время главнаго движенія хлѣба изъ Сибири; это движеніе происходитъ не въ осенніе мѣсяцы, когда рынки Европейской Россіи переполнены предложеніемъ хлѣба, и цѣны стоятъ на самомъ низкомъ уровнѣ, а въ зимніе мѣсяцы—декабрь, январь, февраль и мартъ. Такъ, общая сумма хлѣбныхъ перевозокъ составляла, въ пудахъ:

	1898.	1899.
Въ январѣ	2.175,497	3.158,726
» февралѣ.	2.011,993	2.335,296
» мартѣ	2.376,971	2.957,666
» апрѣлѣ	2.110,322	641,107
» маѣ.	2.382,988	1.239,064
» іюнѣ	1.133,043	827,369
» іюлѣ	891,857	985,799
» августѣ.	705,192	443,613
» сентябрѣ	899,491	589,157
» октябрѣ	1.002,654	1.898,870
» ноябрѣ	1.947,161	1.593,025
» декабрѣ	2.221,706	2.201,758

[1]) Экономическое значеніе сибирской желѣзной дороги. Актовая рѣчь. Томскъ, 1900 г.

Приводя это мнѣніе проф. М. П. Соболева, служащее отголоскомъ мнѣній большинства сибиряковъ, мы должны оговориться, что если и не раздѣляемъ мнѣнія русскихъ аграріевъ объ опасности для русскаго хлѣба конкурренціи сибирскаго, однако, при существованіи прогрессирующаго сѣвернаго направленія для вывоза хлѣба, слабой пропускной способности нашей сѣти съ востока на западъ и дешевизнѣ хлѣбнаго тарифа на большихъ разстояніяхъ, едва покрывающаго расходы эксплоатаціи, мы сомнѣваемся въ своевременности отмѣны перелома хлѣбной формулы въ Челябинскѣ.

Все вышеизложенное убѣждаетъ насъ въ томъ, что сибирская желѣзная дорога, во всякомъ случаѣ, сдѣлала возможнымъ дальнѣйшее прогрессированіе сибирскаго земледѣлія, такъ какъ: 1) содѣйствовала увеличенію переселенія въ Сибирь и тѣмъ самымъ увеличенію площади распахиваемой земли; 2) облегчила провозъ въ Сибирь усовершенствованныхъ земледѣльческихъ орудій и машинъ, необходимыхъ для сибирскаго земледѣлія; 3) дала возможность вывоза сибирскаго хлѣба изъ мѣстъ, гдѣ онъ родится въ изобиліи, на востокъ и западъ, и этимъ отчасти уже содѣйствовала уравненію хлѣбныхъ цѣнъ въ Сибири. Подъемъ сельскаго хозяйства въ Сибири въ ближайшемъ будущемъ представляется для насъ несомнѣннымъ; но для этого подъема необходимы развитіе въ Сибири лучшихъ способовъ обработки земель, которая бы устранила столь частые въ ней неурожаи, и правильная организація хлѣбной торговли, за отсутствіемъ которой сибирскій хлѣбъ часто не можетъ двинуться изъ раіона низкихъ цѣнъ, тогда какъ почти рядомъ, въ мѣстности, соединенной желѣзной дорогой, цѣны несоотвѣтственно высоки.

IX.

Продукты скотоводства.

Скотоводствомъ въ Сибири занимаются двояко. У русскаго населенія скотъ содержится при земледѣльческомъ хозяйствѣ. Каждый земледѣлецъ имѣетъ своихъ лошадей, на которыхъ обработываетъ землю и совершаетъ поѣздки, коровъ, доставляющихъ ему молоко, а нерѣдко еще и овецъ и свиней. Въ общемъ количество скота у сибирскихъ крестьянъ значительно превышаетъ количество его у крестьянъ Европейской Россіи или Западной Европы. Такъ, въ губерніяхъ Томской и Тобольской, гдѣ господствуетъ русское населеніе, на сто жителей считается въ среднемъ 70 лошадей, 80 головъ рогатаго скота, и 150 овецъ и свиней. Между тѣмъ въ Европейской Россіи считается на сто душъ всего 22 лошади, а въ Западной Европѣ и того меньше—во Франціи, напримѣръ, всего 8 лошадей; хотя количество промышленнаго скота тамъ выше, чѣмъ у насъ. Объясняется обиліе домашняго скота въ Сибири большими надѣлами, предоста-

вляющими много простора для пастбища. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, необходимо отмѣтить и низкія породы сибирскаго скота и весьма примитивный уходъ за скотомъ. Въ Сибири травосѣяніемъ не занимаются, и рогатый скотъ кормится зимой соломой. Въ неурожайные годы соломы часто не хватаетъ на прокормленіе скота, и крестьяне сокращаютъ количество содержимыхъ животныхъ, не только уничтожая приплодъ, но и взрослыхъ животныхъ, чтобы снова увеличить число содержимаго скота въ урожайные годы.

Туземное населеніе, киргизы, буряты, а на сѣверѣ самоѣды и другіе инородцы, напротивъ того, живутъ исключительно скотоводствомъ. Эти народы переживаютъ еще пастушескій періодъ. Они имѣютъ обширныя стада, которыя въ лѣтніе мѣсяцы перегоняютъ съ мѣста на мѣсто, отыскивая имъ лучшія пастбища. Но и здѣсь кочевое хозяйство ведется весьма небрежно. Въ суровыя зимы множество скота гибнетъ отъ холода и голода, не находя себѣ корма подъ корой льда, покрывающаго землю. Сверхъ того, въ киргизскихъ степяхъ въ настоящее время совершается уже процессъ перехода къ осѣдлому состоянію. Часть киргизовъ уже занимается земледѣліемъ. Остальные лишены возможности кочевать по всей степи, и въ сущности отходятъ изъ своихъ зимовокъ со стадами лишь на нѣсколько верстъ. Кочевое скотоводство приходитъ, такимъ образомъ, въ упадокъ. Тѣмъ не менѣе, общее число скота какъ у киргизовъ, такъ и у минусинскихъ татаръ, очень велико, составляя въ среднемъ на сто жителей степи—125 лошадей, 80 головъ рогатаго скота, 440 овецъ и 26 верблюдовъ. На дальнемъ сѣверѣ инородцы тоже живутъ скотоводствомъ; но тамъ разводятъ исключительно сѣверныхъ оленей. Оленьи шкуры и оленьи окорока сбываются въ довольно значительномъ количествѣ въ Европейскую Россію черезъ Обдорскъ или Архангельскъ; но такъ какъ крайній сѣверъ Сибири остался внѣ сферы вліянія сибирской желѣзной дороги, то мы на оленеводствѣ останавливаться не будемъ.

Общее количество скота въ губерніяхъ, тяготѣющихъ къ сибирской желѣзной дорогѣ, по даннымъ за 1899 годъ выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Лошадей.	Рогатаго скота.	Верблюдовъ.	Овецъ и козъ.	Свиней.	Оленей.	Всего.
Въ Тобольской губ.	776,378	1.149,138	—	1.513,791	237,685	127,855	3.804,847
„ Томской губ. . .	1.610,961	1.543,713	320	1.997,291	350,457	2,259	5.504,999
„ Акмолинской области . . .		1.433,259		1.395,698	—	—	2.801,957
„ Семипалатинск. области. . . .	685,466	438,636	64,367	2.265,711	1,570	—	3.455,750
„ Енисейской губ.	435,687	425,690	—	593,740	78,553	26,624	1.553,092
„ Иркутской . . .	260,861	359,866	—	312,189	63,445	130	996,486
„ Якутской обл.	109,667	295,407	—	265	200	23,999	395,338
„ Забайкальской области . . .	—	—	—	—	—	—	2.739,379
„ Амурской обл.,	50,991	45,597	314	4,977	16,619	280	118,778
Приморской об	41,646	61,784	—	1,720	36,410	157,036	298,496

Само собой разумѣется, что всѣ эти цифры [1]) очень приблизительныя, какъ по пріемамъ мѣстной статистики, такъ и потому, что кочевое населеніе уклоняется отъ дачи точныхъ свѣдѣній. По господствующему у киргизовъ и татаръ суевѣрію, пересчитанный скотъ гибнетъ отъ эпизоотій, и потому свѣдѣнія о числѣ скота даются ими лишь на глазъ. Тѣмъ не менѣе, уже и по этимъ даннымъ можно судить о томъ, что Сибирь располагаетъ значительнымъ богатствомъ скота.

Что касается породъ скота, то онѣ въ Сибири довольно характерны. Сибирскія лошади всѣ небольшого роста, не могутъ перевозить значительныхъ тяжестей, но зато очень выносливы и могутъ бѣжать цѣлыми часами безъ отдыха. Онѣ быстры на ходу, и казачьи и киргизскія лошади часто дѣлаютъ 18—20 верстъ въ часъ. Сибирская лошадь легко переноситъ морозы и неприхотлива на пищу. Эти свойства киргизскихъ лошадей давно уже извѣстны, и ими охотно пополняются кадры нашей кавалеріи. Что касается сибирскихъ крестьянскихъ лошадей, то онѣ тяжелѣе киргизскихъ, но зато нѣсколько сильнѣе. Существуетъ масса гибридныхъ породъ; но скрещиванія производятся безъ системы и безъ заботы объ улучшеніи расы. Цѣны на лошадей въ Западной Сибири колеблются отъ 15 до 40 рублей за голову.

Быки и коровы въ Сибири весьма невысокаго качества. Даже рогатый скотъ, привозимый съ собою переселенцами, способенъ улучшить мѣстную породу. Но въ послѣднее время, съ развитіемъ маслодѣлія въ Сибири, обращаютъ вниманіе на усовершенствованіе мѣстной породы, на то, чтобы коровы давали больше молока, и дѣлаютъ попытки къ откармливанію скота. Мясо сибирскихъ быковъ тоже невысокаго качества и значительно уступаетъ черкасскому; но зато оно очень дешево и, какъ сейчасъ увидимъ, находитъ себѣ хорошій сбытъ въ Европейской Россіи. Цѣны на рогатый скотъ въ Западной Сибири слѣдующія—быка обыкновеннаго 7—15 рублей, откормленнаго, дающаго до 20 пудовъ мяса и сала, 23—60 рублей, коровы, откормленной на убой, 25—35 рублей, молочной коровы 10—15 рублей.

Сибирскіе бараны, служащіе, главнымъ образомъ, для пропитанія кочевыхъ племенъ, тоже не отличаются высокими качествами. Главная цѣнность ихъ въ салѣ. Киргизскіе курдючные бараны къ осени даютъ свыше одного пуда сала каждый. Мясо ихъ, въ большинствѣ случаевъ, удовлетворяетъ лишь неприхотливыхъ сыновъ природы. Шерсть служитъ для выдѣлки мѣстнаго киргизскаго сукна и войлока, и не можетъ найти себѣ сбыта на европейскихъ рын-

---

[1]) Заимствованы изъ «Сибирскаго Торгово-Промышленнаго Календаря» на 1902 годъ.

кахъ. Шкура служитъ для выдѣлки полушубковъ. Цѣна барана колеблется отъ 50 коп. до 1 р. 20 к.

Наконецъ, свиньи держатся исключительно русскимъ населеніемъ и имѣютъ значеніе только въ домашнемъ обиходѣ. Только въ самое послѣднее время при маслодѣльныхъ заводахъ, на которыхъ получается много отбросовъ, годныхъ для корма свиньямъ, стали разводить лучшія породы свиней, въ надеждѣ на вывозъ ихъ и ихъ мяса изъ Сибири. Впрочемъ, свиное сало давно уже находило себѣ помѣщеніе на европейскихъ рынкахъ [1]).

До постройки сибирской желѣзной дороги, все это богатство скотомъ служило исключительно для мѣстныхъ потребностей Сибири и не имѣло почти никакого торговаго значенія. Киргизскія лошади поставлялись въ войска; ограниченное количество сала сбывалось на заводы Уфимской губерніи; туда же сбывались и незначительные избытки мороженаго мяса. Ничего не дѣлалось для правильнаго экспорта, и въ хозяйствѣ не заботились о разведеніи лучшей породы скота: онъ удовлетворялъ только собственной неприхотливой надобности.

Съ постройкой сибирской желѣзной дороги дѣло совершенно измѣнилось. Дешевизна и обиліе сибирскаго скота обусловили съ первыхъ же годовъ эксплоатаціи сибирской желѣзной дороги значительный вывозъ его—въ живомъ видѣ, а также въ видѣ различныхъ продуктовъ скотоводства—шкуръ, мяса, сала и, наконецъ, масла.

Статистика сибирской желѣзной дороги даетъ слѣдующія данныя о перевозкѣ лошадей: въ 1898 году было отправлено со станціи сибирской дороги 4,015 шт., въ 1899 году—15,620, въ 1900 г.—5,647. При этомъ вывезено за предѣлы сибирской дороги въ 1898 г.—373, въ 1899 г.—12,105, въ 1900 г.—2,704. Главною станціею отправленія лошадей явился Петропавловскъ Акмолинской области, куда обыкновенно пригоняется киргизскій скотъ для продажи въ другіе центры Сибири. Высокая цифра отправокъ 1899 г. собственно случайная. Она вызвана закупкою правительствомъ, для помощи пострадавшему отъ неурожая населенію, степныхъ лошадей въ мѣстностяхъ раіона, обслуживаемаго станціями участка Омскъ—Петропавловскъ. Для перевозки лошадей былъ установленъ на 1899 г. спеціальный пониженный тарифъ до 4 февраля 1900 г. по 6 коп. съ головы и версты. По этому тарифу и было перевезено 11,572 лошади. Хотя уже въ слѣдующемъ году перевозка лошадей уменьшилась почти втрое, однако, все же, по сравненію съ 1898 г., она увеличилась, и увеличился вывозъ лошадей въ Европейскую Россію. Большая часть вывозимыхъ за предѣлы Сибири лошадей направляется либо на конскую ярмарку въ Уфу, либо до Самары, откуда онѣ перевозятся далѣе, по Волгѣ;

[1]) Aulagnon „La Sibérie Economique", стр. 99—101.

но есть и непосредственныя отправки въ Петербургъ (къ 1899 г.— 271 лошадь). Кромѣ Европейской Россіи, спросъ на западно-сибирскую лошадь ощущается также въ Восточной Сибири, гдѣ въ послѣднее время происходила мобилизація казачьихъ частей. Высота общаго тарифа на перевозку лошадей, дѣйствующаго и на сибирской желѣзной дорогѣ, препятствуетъ, однако, привлеченію этого груза на линію. Поставщики лошадей въ Иркутскъ предпочитаютъ доставлять ихъ въ зимнее время, причемъ берутъ съ собою также какой-нибудь грузъ въ Иркутскъ, лишая сибирскую дорогу перевозки и лошадей, и груза. Но уже теперь можно отмѣтить значеніе сибирской дороги для западно-сибирскаго коневодства въ томъ, что она открыла путь для закупокъ лошадей въ этой области и значительно расширила раіонъ сбыта степныхъ лошадей.

Точно также растутъ перевозки крупнаго рогатаго скота, нашедшаго себѣ сбытъ въ такія мѣстности, куда онъ раньше не могъ и разсчитывать попасть. Такъ, въ 1898 г. станціями сибирской дороги было отправлено 11,859 головъ крупнаго рогатаго скота, въ 1899 г.— 17,349, и въ 1900 г.—9,705 головъ. Важнѣйшими станціями отправленія были Курганъ (въ 1899 г.—4,549, въ 1900 г.—3,523 головы) и Петропавловскъ (въ 1899 г.—10.343, въ 1900 г.—4,550 головъ). Важнѣйшими станціями назначенія являются Красное Село (въ 1899 г.— 5,379, въ 1900 г.—4.416 головъ) и С.-Петербургъ (въ 1899 г.— 7,658 и въ 1900 г.—2,800 головъ), куда сибирскій рогатый скотъ выписывается для продовольствія войскъ петербургскаго военнаго округа. Въ нѣсколько меньшемъ количествѣ скотъ отправляется въ Москву, а также на ярмарки скота въ Екатеринбургъ и Уфу. Впрочемъ, какъ и въ дѣлѣ перевозки лошадей, въ дѣлѣ вывоза крупнаго рогатаго скота изъ Сибири не малую роль сыгралъ весьма пониженный воинскій тарифъ—$^3/_4$ коп. съ головы и версты, примѣнявшійся при перевозкѣ крупнаго рогатаго скота для надобностей войскъ петербургскаго военнаго округа.[1]) Тѣмъ не менѣе, закупки, производимыя въ Сибири военнымъ вѣдомствомъ, содѣйствовали оживленію сибирской торговли скотомъ.

Перевозка остальныхъ породъ животныхъ по желѣзной дорогѣ въ настоящее время еще ничтожна. Въ самое послѣднее время въ министерство финансовъ поступило заявленіе торговаго дома Маріэттъ и Зелигманъ въ Либавѣ и Лондонѣ, занимавшагося до сихъ поръ вывозомъ свиней изъ Полтавской губерніи въ Англію. Въ заявленіи этомъ указывалось на предположеніе этой фирмы вывозить живыхъ свиней изъ окрестностей Кургана; но для этой цѣли испрашивалось пониженіе тарифа, сокращеніе времени перевозки и, наконецъ, право останавливаться съ живымъ грузомъ въ пути для отдыха, чтобы разбить перевозку на нѣсколько періодовъ и тѣмъ сдѣлать ее менѣе

[1]) Въ настоящее время тарифъ этотъ отмѣненъ.

утомительною для живого груза. Попытка эта, конечно, интересна; но пока вся она еще въ будущемъ.

Больше оживленія внесла сибирская желѣзная дорога въ перевозку мяса. До открытія движенія по сибирской желѣзной дорогѣ, лишь ничтожное количество мяса вывозилось изъ Сибири въ Россію черезъ пермскую желѣзную дорогу (по статистическимъ даннымъ этой дороги отправлено со станцій Тюмень и Тура, въ 1897 г.—78,310 пуд., въ 1898 г.—48,289 пуд. и въ 1899 г.—65,961 пуд.). Поэтому цѣны на мясо въ Сибири установились очень низкія: 1 р. 10 к.—1 р. 50 коп. за пудъ. При вывозѣ мяса на внутреннie рынки Россіи, при среднемъ разстояніи 3,500—4,000 верстъ, провозъ составляетъ отъ 85 коп. до 1 руб. пудъ. Такимъ образомъ, сибирское мясо, являясь на внутреннихъ рынкахъ Россіи, въ Москвѣ и Петербургѣ, имѣетъ стоимость лишь около 2 руб. 50 коп. пудъ, тогда какъ черкасское мясо на тѣхъ же рынкахъ цѣнится не дешевле 4 руб. пудъ, а въ розничной продажѣ и гораздо дороже. Правда, сибирское мясо, по пищевымъ качествамъ, значительно уступаетъ черкасскому мясу, тѣмъ не менѣе значительная разница въ цѣнѣ въ пользу сибирскаго мяса все болѣе привлекаетъ къ нему покупателей. Этимъ и объясняется быстрый ростъ перевозокъ мяса по сибирской желѣзной дорогѣ. Такъ, отправлено мяса со станцій сибирской дороги: въ 1898 г.—982,419 пудовъ, въ томъ числѣ въ Европейскую Россію 779,717 пудовъ, въ 1899 г.—1.770,621 пудъ, въ томъ числѣ въ Европейскую Россію—1.352,409 пуд., въ 1900 г.—малой скоростью 2.415,757 пуд., въ томъ числѣ въ Европейскую Россію 1.982,663 пуд., и, сверхъ того, большой скоростью 76,759 пуд., въ томъ числѣ въ Европейскую Россію—73,381 пуд. Главными пунктами назначенія мяса въ 1899 году были—Москва—535,839 пуд., Петербургъ—425,135 пуд., уральскій горнозаводскій раіонъ—75,426 пуд. и раіоны, обслуживаемые подмосковными дорогами. Отправляли мясо изъ губерній—Оренбургской—138,393 пуда, Тобольской—610,953 пуда, Акмолинской области—527,023 пуда, Томской губерніи—414,512 пуд., Енисейской губерніи—71,879 пуд. и Иркутской—7,861 пудъ. Кромѣ Европейской Россіи, сибирское мясо направляется также въ Забайкалье (въ 1899 г.—303,808 пуд.). Перевозится мясо преимущественно въ мороженомъ видѣ, что объясняется, главнымъ образомъ, тѣмъ, что только лѣтомъ скотъ достаточно подкармливается, чтобы его можно было отправлять на убой [1]). Съ другой стороны, ограниченное количество на сибирской дорогѣ вагоновъ-ледниковъ, которые почти полностью утилизируются на перевозку сибирскаго сливочнаго масла, дѣлаетъ затруднительною и для желѣзной дороги перевозку мяса въ иное время года. Для отправки по сибирской дорогѣ скотъ

[1]) Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности сибирской желѣзной дороги за 1899 г., стр. 74—77.

подгоняется обыкновенно къ станціямъ Кургану или Петропавловску, или подвозится по рѣкамъ къ Омску и Оби, гдѣ и убивается на бойняхъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, а въ Курганѣ и Томскѣ—на городскихъ бойняхъ. Статистика этихъ боенъ всего лучше указываетъ на ростъ вывоза мяса съ постройкой сибирской желѣзной дороги. Въ 1893 году въ Петропавловскѣ было убито 14 тыс. головъ крупнаго скота; въ 1899 г.—53 тысячи; отправлено же изъ Петропавловска мяса—въ 1893 г.—46,397 пуд., въ 1899 г.—454,000 пуд.

Что касается будущности сибирскаго мяса, то г. Оланьонъ [1]) предсказываетъ ему блестящій сбытъ заграницей въ такихъ странахъ, какъ Англія, куда мясо могло бы доставляться въ мороженомъ видѣ по полярной желѣзной дорогѣ и по Ледовитому океану. Но едва ли такое предсказаніе осуществится въ сколько-нибудь близкомъ будущемъ. Во-первыхъ, Англія требуетъ хорошихъ пищевыхъ продуктовъ, сибирское же мясо не отличается, какъ сказано, особенными достоинствами, во-вторыхъ полярная дорога еще не построена и врядъ ли даже этотъ путь будетъ когда-либо осуществленъ. Если же даже онъ и получитъ осуществленіе, то это путь—лѣтній; сибирское же мясо, по тѣмъ условіямъ его производства, какія изложены выше, можетъ съ выгодою отправляться только зимой и осенью. Путь же чрезъ Архангельскъ, который въ настоящее время одинъ остается для Сѣвернаго моря, тоже лѣтній, и притомъ очень продолжительный, мало пригодный для перевозки скоропортящихся грузовъ. Если мясо и пойдетъ изъ Сибири заграницу, то черезъ балтійскіе порты, какъ идетъ теперь масло.

Тѣмъ не менѣе, нельзя смотрѣть на дѣло вывоза сибирскаго мяса заграницу, какъ на безнадежное. Въ 1901 году датская экспортная фирма Эсманъ и Гольбекъ, занимающаяся собственно вывозомъ сливочнаго масла изъ раіона между Ново-Николаевскомъ и Барнауломъ, произвела первый опытъ вывоза въ Данію сибирскаго мяса. Вывезено было въ соленомъ видѣ 200 свиныхъ тушъ, 75 бычьихъ и около 9,000 тушъ баранины. Баранина оказалась весьма удовлетворительнаго качества и можетъ, по увѣренію представителей фирмы, сдѣлаться весьма выгодною статьею вывоза. Затрудненіе встрѣчается, по мнѣнію представителей фирмы, изъ за цѣны провоза. Сибирская баранина должна вступить въ Даніи въ конкурренцію съ исландскою; по качеству мяса, конкурренція эта никакихъ затрудненій не представляетъ, но въ то время, какъ провозъ въ Данію одного фунта баранины изъ Исландіи обходится около ½ копѣйки, провозъ такого же количества баранины изъ Ново-Николаевска стоитъ около 5 коп. Сибирское бычье мясо, уступающее по качеству американскому, также могло бы найти сбытъ заграницей при условіи пониженія тарифа. Возможность же вывоза

[1]) La Sibérie Economique, стр. 102—103.

[2]) «Правительственный Вѣстникъ» № 55, отъ 9 марта 1902 г.

изъ Сибири свинины затрудняется качественными недостатками, въ виду низкой породы сибирской свиньи [2]). Тѣмъ не менѣе, въ текущемъ году московская фирма Крестовникова предполагаетъ организовать вывозъ въ Англію изъ Кургана свѣжей свинины черезъ Ригу. Начинанія фирмы, однако, встрѣтили на первыхъ же порахъ затрудненіе въ недостаткѣ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ вагоновъ-ледниковъ,, необходимыхъ для такой перевозки, и занятыхъ въ настоящее время масломъ.

Имѣется во всякомъ случаѣ уже вполнѣ опредѣленный опытъ перевозки сибирскаго мяса, и весьма возможно, что сибирское мясо нуждается не столько въ удешевленіи тарифовъ, сколько просто въ лучшей организаціи сбыта, при которой и расходы по перевозкѣ сами собой понизятся.

Сало, получаемое отъ убитыхъ животныхъ, также представляетъ довольно важный предметъ вывоза изъ Сибири. Оно обыкновенно отливается крестьянами, владѣльцами убитыхъ животныхъ, въ большіе круги, которые и отвозятся на различныя ярмарки Тобольской губерніи, гдѣ скупаются владѣльцами салотопенныхъ заводовъ въ Сибири и въ Ураково близъ Уфы. Тамъ это сало перетапливается, очищается и отправляется въ Европейскую Россію. Цѣна этого сала на станціяхъ сибирской дороги составляетъ 3 руб.—4 руб. 20 коп. пудъ. Сбытъ этого сала ограничивается заводами Европейской Россіи—стеариновымъ заводомъ въ Казани и въ Ураковѣ. Оба принадлежатъ братьямъ Крестовниковымъ, которые и создаютъ цѣны на этотъ предметъ. Нѣкоторое количество сала отправляется также въ Москву. Перевозка сала по сибирской желѣзной дорогѣ составляетъ около полумилліона пудовъ въ годъ (въ 1898 г.—462,593 пуд., въ 1899 г.—451,866 пуд., въ 1900 г.—585,443 пуд.). По отправленію важнѣйшими станціями сибирской желѣзной дороги являются — Петропавловскъ (въ 1899 г. 205,823 пуд., въ 1900 г.—228,451 пуд) и Курганъ (въ 1899 г.—128,925 пуд., въ 1900 г. 172,362 пуд.). Отправки сала по желѣзной дорогѣ слѣдуютъ преимущественно въ зимній періодъ, какъ въ виду того, что въ зимнее время сало допускается къ перевозкѣ въ рогожной или циновочной укупоркѣ, сильно понижающей накладные расходы по отправкѣ сала, такъ и потому, что лѣтомъ съ сибирской желѣзной дорогой конкуррируетъ доставка сала по рѣкамъ до Тюмени.

Кожъ и шкуръ убитыхъ животныхъ было отправлено изъ Сибири—въ 1898 г. 213,184 пуд., въ 1899 г.—222,664 пуд., въ 1900 г.—322,468 пуд. Важнѣйшими станціями отправленія были: Курганъ (въ 1899 г.—17,575 пуд., въ 1900 г.—13,760 пуд.), Петропавловскъ (въ 1899 г.—107,466 пуд., въ 1900 г.—117,767 пуд.), Омскъ (въ 1899 г.—42,847 пуд., въ 1900 г. — 80,802 пуд.), Красноярскъ (въ 1899 г. — 10,908 пуд., въ 1900 г.—14,024 пуд.). Важнѣйшими станціями назна-

ченія являются Пермь, Бѣлостокъ и балтійскіе порты. Количество перевезенныхъ кожъ по сибирской дорогѣ, конечно, не исчерпываетъ общаго количества кожъ, вывезенныхъ изъ Сибири, такъ какъ въ этомъ отношеніи съ сибирскою желѣзною дорогою много конкуррируетъ перевозка по сибирскимъ рѣкамъ. Существенный предметъ вывоза изъ Сибири составляютъ также овчины простыя, невыдѣланныя (въ 1899 г.—214,400 пудовъ).

Наконецъ, животныхъ остатковъ было отправлено изъ Сибири—въ 1898 г.—15,758 пуд., въ 1899 г.—28,957 пуд., въ 1900 г.—34,894 пуд. Столь ограниченное количество вывозимыхъ изъ Сибири животныхъ остатковъ, по сравненію съ значительнымъ количествомъ убиваемыхъ животныхъ, объясняется, главнымъ образомъ, неумѣлою организаціей сибирскихъ боенъ, не приспособленныхъ къ полному использованію матеріала отъ убитаго животнаго. Такимъ образомъ, весьма значительное количество животныхъ отбросовъ въ Сибири пропадаетъ понапрасну. Точно также ничтожно и количество вывозимыхъ щетины, волоса и пуха животныхъ (26,956 тыс. пуд. въ 1900 г.). Но само собой разумѣется, что предсказанія относительно увеличенія вывоза всѣхъ этихъ грузовъ изъ Сибири могутъ быть только самыя блестящія. Съ увеличеніемъ количества вывозимаго мяса, научатся пользоваться всѣми отбросами отъ убиваемыхъ животныхъ, и утилизація ихъ станетъ болѣе полною.

Что касается шерсти, то, несмотря на сравнительно плохое качество ея, шерсти вывозится изъ Сибири довольно значительное количество. Въ 1900 г. отправлено со станцій сибирской дороги 230,062 пуд., въ томъ числѣ за предѣлы сибирской дороги 210,120 п. Важнѣйшими станціями отправленія были наиболѣе значительныя бойни животныхъ: Курганъ—8,860 пуд., Петропавловскъ—108,098 п., мскъ—82,232 пуд., Обь—3,438 пуд., Ачинскъ—3,574 пуд., Красноярскъ—7,755 пуд., Томскъ—5,581 пуд. Шерсть отправляется изъ Сибири преимущественно на разныя шерстяныя ярмарки восточной Россіи, и въ меньшемъ количествѣ въ балтійскіе порты.

Всѣ эти продукты скотоводства являются, такъ сказать, лишь дополнительными при главномъ—мясѣ, получаемомъ убоемъ скота; они только спутники этого главнаго груза и не составляютъ спеціальнаго предмета производства. Такимъ образомъ, въ отношеніи этихъ грузовъ сибирская дорога дала только путь для вывоза ихъ изъ Сибири, дала возможность продавать ихъ на рынкахъ Европейской Россіи, между тѣмъ какъ раньше всѣ эти продукты могли имѣть только мѣстное или даже такъ сказать домашнее употребленіе. Но въ той же области скотоводства сибирская желѣзная дорога оказала болѣе радикальное вліяніе на самый складъ мѣстной жизни, создавъ здѣсь совершенно новую отрасль промышленности — маслодѣліе. Это послѣднее явленіе настолько характерно и своеобразно, что мы посвя-

тимъ ему полностію всю слѣдующую главу, а пока остановимся немного еще на птицеводствѣ Сибири.

Птицеводство въ Сибири носитъ еще болѣе кустарный характеръ, нежели скотоводство. Большая часть крестьянъ держатъ птицу, и продаютъ скупщикамъ избытки ея въ битомъ видѣ, точно такъ же, какъ и яйца. Поэтому характерно, что наибольшія отправки яицъ совпадаютъ съ наибольшими отправками хлѣбныхъ грузовъ. Перевозка яицъ по сибирской желѣзной дорогѣ выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1898 г.—73,103 пуда, въ 1899 г.—126,516 пуд., въ 1900 г.—118,228 пуд. Важнѣйшими станціями отправленія были: Мишкино—32,719 пуд., Курганъ—63,114 пуд., Макушино — 2,525 пуд., Петропавловскъ—13,760 пуд., Красноярскъ—1,492 пуд. Важнѣйшими станціями назначенія были: Москва, Петербургъ, Уфа. Но и здѣсь сибирская желѣзная дорога открыла доступъ сибирскимъ яйцамъ на новые рынки, на которые раньше они не могли попадать за отсутствіемъ удовлетворительныхъ путей сообщенія.

X.

Сибирское маслодѣліе.

До проведенія сибирской желѣзной дороги молокомъ сибирскаго скота пользовались лишь въ домашнемъ обиходѣ. Только въ Курганскомъ и Ялуторовскомъ уѣздахъ, Тобольской губерніи (наиболѣе западныхъ), была распространена выработка топленаго сибирскаго масла, средняя цѣна котораго была 6 руб. за пудъ изъ первыхъ рукъ (съ колебаніями отъ 4 до 7 рублей). Такого масла въ Западной Сибири производилось ежегодно до полумилліона пудовъ; причемъ все производство находилось преимущественно въ рукахъ женскаго населенія и велось самымъ примитивнымъ способомъ (съ помощью многочисленныхъ «крынокъ» для собиранія молока и кадокъ съ приспособленіями—для сбиванія его въ масло). Изъ крестьянскихъ рукъ масло поступало мѣстнымъ скупщикамъ, а затѣмъ, черезъ посредство мѣстныхъ ярмарокъ, свозилось на нижегородскую ярмарку, откуда шло уже въ С.-Петербургъ, Москву, Одессу и отчасти въ Турцію. Каждый пудъ такого масла требовалъ для своего производства около 32 пудовъ молока, оплачивавшагося, въ концѣ концовъ, не свыше 18—19 к. за пудъ [1]).

Постройка сибирской желѣзной дороги сдѣлала возможнымъ вывозъ заграницу болѣе высокихъ сортовъ масла (сливочнаго). А при дешевизнѣ на мѣстѣ молока, маслодѣліе въ Сибири обѣщало стать

[1]) О производствѣ и сбытѣ экспортнаго масла въ Западной Сибири. А. Мурашкинцева. Спб. 1902, стр. 3.

очень выгоднымъ дѣломъ. И дѣйствительно, съ первыхъ же мѣсяцевъ открытія движенія сибирской желѣзной дороги, мы видимъ возникновеніе въ Западной Сибири новаго промысла—маслодѣлія, получившаго здѣсь совершенно исключительный, нигдѣ не наблюдаемый характеръ. Для успѣшнаго развитія его требовалась дѣятельность населенія на мѣстѣ, усовершенствованіе способовъ перевозки и организація сбыта масла заграницей. Мы и разсмотримъ здѣсь, что до сихъ поръ сдѣлано въ каждомъ изъ этихъ трехъ отношеній.

Первымъ піонеромъ новаго способа выдѣлки экспортнаго масла, былъ петербургскій купецъ Вальковъ, устроившій въ 1893 году въ Курганскомъ уѣздѣ первую маслодѣльню для выдѣлки масла изъ сквашенныхъ сливокъ. Онъ пріобрѣталъ молоко у мѣстныхъ крестьянъ по цѣнѣ 30—35 к. пудъ. Пудъ масла выходилъ изъ 20—22 пудовъ молока и стоилъ 8—9 рублей на мѣстѣ. Выгода новаго промысла, и открывшійся съ постройкой сибирской желѣзной дороги легкій сбытъ масла привлекли новому дѣлу множество послѣдователей. Быстрота, съ которою стали расти новыя маслодѣльни «какъ грибы», заставляетъ сравнивать распространеніе маслодѣлія съ распространеніемъ степного пожара отъ брошенной искры. Всего черезъ годъ, въ 1895 году, когда былъ командированъ въ Тобольскую губернію первый инструкторъ молочнаго дѣла В. Ѳ. Сокульскій, его уже осаждали желающіе обзавестись маслодѣльней. Въ 1896 году было уже 20 заводовъ, производившихъ въ общей сложности 24 тыс. пудовъ масла въ годъ. Въ томъ же году появляется въ Курганѣ первая фирма по скупкѣ экспортнаго масла—Паллизенъ, въ лицѣ представителя ея Мерка. Въ 1897 году въ Курганѣ открыла свои дѣйствія по скупкѣ масла вторая датская фирма Эсманъ (представитель К. П. Корхъ). Затѣмъ открыла операціи фирма Бландовыхъ (представитель Шатаевъ). За ними мало по малу обосновались и многія другія датскія, нѣмецкія и англійскія фирмы, такъ что въ настоящее время въ одномъ Курганѣ работаютъ 12 конторъ, не считая многочисленныхъ отдѣленій ихъ, открытыхъ въ главнѣйшихъ пунктахъ производства масла: въ Омскѣ, Барнаулѣ, Петропавловскѣ, Каинскѣ и т. д. Возникшее въ курганскомъ раіонѣ маслодѣліе быстро двинулось на востокъ и частью на западъ и захватило уѣзды: Курганскій, Ялуторовскій, Тюменскій, Тобольскій, Тюкалинскій и Тарскій Тобольской губ., Каинскій, Барнаульскій, Бійскій и Змѣиногорскій Томской губ., Омскій, Петропавловскій, Кокчетавскій Акмолинской области, Шадринскій Пермской губ. и Челябинскій Оренбургской губ. [1]).

По даннымъ, кончающимся августомъ 1900 года, всѣхъ зарегистрированныхъ маслодѣленъ въ Западной Сибири насчитывалось:

[1]) Е. Каратыгинъ. Сибирское маслодѣліе. «Торгово-Промышленная Газета» № 271 отъ 6 дек. 1901 г.

Въ Челябинскомъ у. Оренбургской губ.	43
„ Тобольской губерніи	362
„ Томской губерніи.	662
„ Акмолинской области	40
Итого	1,107

Слѣдуетъ оговориться, что свѣдѣнія эти не отличаются полнотой и число маслобойныхъ заводовъ уже въ 1900 году было значительно болѣе, а къ концу 1901 года ихъ необходимо принять въ количествѣ около 1,800—2,000, такъ какъ получены свѣдѣнія о новыхъ маслодѣльняхъ, въ Томскомъ, Маріинскомъ и Кузнецкомъ уѣздахъ Томской губерніи и въ Минусинскомъ—Енисейской губерніи. Въ 1902 г. круглымъ числомъ считаютъ 2,500 маслодѣльныхъ заводовъ, выдѣлывающихъ каждый въ среднемъ до 1,000 пудовъ масла въ годъ.

Также быстро растетъ и перевозка экспортнаго масла по сибирской желѣзной дорогѣ. Въ 1894 году его было отправлено всего 400 пуд., въ 1898 г. — 150 тыс. пуд., въ 1899 г.—300 тыс. пуд. (на 100% больше нежели въ предыдущемъ), въ 1900 г.—1,100 тыс. пуд. (на 276% больше, нежели въ предыдущемъ), въ 1901 г.—1,861 тыс. пуд. (на 69% больше), а въ 1902 г. ожидается уже 2½ милліона пуд.

Быстрый ростъ числа маслобойныхъ заводовъ въ Сибири объясняется мелкокустарнымъ способомъ производства. За маслодѣліе берутся не только сами сибирскіе крестьяне, но и лица другихъ сословій и профессій — волостные писаря, становые пристава, чиновники, священники и всѣ, кто имѣетъ хотя малый запасъ денегъ. Постройка небольшого завода обходится не менѣе 500—800 руб., а правильное оборудованіе его отъ 700 до 1,600 руб., причемъ при ручной обработкѣ для выдѣлки до 10 тыс. пуд. въ годъ, какого типа заводовъ большинство, достаточно всего 700 руб. Но фактически въ большинствѣ случаевъ не требуется и этихъ денегъ, такъ какъ подъ заводы обыкновенно приспособляются уже готовыя помѣщенія—баня, хлѣва и т. п. Что же касается необходимыхъ машинъ (сепараторовъ, пастеризаторовъ и т. п.), то машины эти обыкновенно раздаются устроителямъ заводовъ экспортными фирмами въ кредитъ, даже безъ процентовъ, но лишь съ обязательствомъ, впредь до выплаты, продавать все выдѣлываемое заводомъ масло кредитующей фирмѣ, причемъ до уплаты всей суммы долга въ погашеніе его отчисляется изъ уплачиваемой за масло суммы по 1 руб. за пудъ. При такой системѣ устройства заводовъ, большинство изъ нихъ невелики и выдѣлываютъ весьма ничтожное количество масла. Такъ, по свѣдѣніямъ «Указателя заводовъ для выработки сливочнаго масла», составленнаго I тобольскимъ отдѣломъ Императорскаго московскаго общества сельскаго хозяйства, изъ 498 маслодѣленъ, для которыхъ приведены данныя о количествѣ принимаемаго въ годъ молока, оказывается, что

принимали:	Маслодѣльни.
до 1,000 пудовъ	19
» 1,000 до 5,000 пуд. . . .	84
» 5,000 — 10,000 »	139
» 10,000 — 15,000 »	112
» 15,000 — 20,000 »	40
» 20,000 — 30,000 »	64
» 30,000 — 40,000 »	23
» 40,000 — 50,000 »	5
» 50,000 — 80,000 »	11
» 82,000 пудовъ	1
	498

Обыкновенно владѣлецъ маслодѣленъ пріобрѣтаетъ молоко отъ сосѣднихъ крестьянъ. Молоко доставляется крестьянами на маслодѣльни въ желѣзныхъ, большею частью луженыхъ ведрахъ (бываютъ случаи доставки и въ деревянныхъ подонкахъ), и взвѣшивается здѣсь на молоковѣсахъ или пружинныхъ вѣсахъ. При взвѣшиваніи молока стараются усмотрѣть, нѣтъ ли въ немъ фальсификаціи, прибавки воды или снятія части сливокъ. Для этого пользуются пробирками, ареометрами и въ рѣдкихъ случаяхъ ацидобутирометромъ д-ра Гербера. Случаи фальсификаціи, прежде бывшіе не особенно частыми, теперь учащаются. Поступившее молоко обезличивается при вливаніи въ сепараторъ; вышедши съ сепаратора снятое молоко (обратъ) возвращается приносителямъ пропорціонально количеству доставляемаго ими цѣльнаго молока (около 34 фун. за 1 пудъ), причемъ нерѣдки случаи неравномѣрнаго полученія обрата. Подобные случаи объясняются тѣмъ, что мѣстное крестьянское населеніе считаетъ обратъ „опоганеннымъ“ пропускомъ черезъ машины и употребляетъ его, главнымъ образомъ, на кормъ свиньямъ. Давать обратъ на кормъ телятамъ не удается, такъ какъ отъ обилія въ немъ бактерій, онъ растраиваетъ имъ пищевареніе. Считая вообще обратъ неблагонадежнымъ продуктомъ, крестьяне имѣютъ для него особыя отъ другого молока ведра, а нѣкоторые даже не интересуются полученіемъ его изъ маслодѣленъ. Примѣненія же къ сливкамъ пастеризаціи, которая одна бы сдѣлала выходящій обратъ совершенно безвреднымъ, едва ли возможно ожидать въ скоромъ времени, какъ по сложности пастеризаціонныхъ приборовъ, такъ и вслѣдствіе меньшаго количества масла, получаемаго изъ пастеризованныхъ сливокъ [1]).

Молоко пріобрѣтается на маслодѣльни по цѣнѣ, доходящей уже до 45—50 коп. пудъ, вмѣсто прежней цѣны 30—35 коп. и, стало быть, съ тѣхъ поръ, какъ возникла выдѣлка сливочнаго масла, цѣны выросли въ 2½ раза (при топленомъ маслѣ пудъ молока выручалъ

[1]) А. Мурашкинцевъ. О производствѣ и сбытѣ экспортнаго масла, стр. 21—22.

18—19 коп.). Чтобы судить, сколько молока нынѣ сбывается по этимъ цѣнамъ, отмѣтимъ, что для выдѣлки пуда масла требуется 20—22 пуда молока. Вмѣстѣ съ тѣмъ, подъ вліяніемъ конкурренціи между покупателями молока, появляются уже разныя нежелательныя формы его скупки. Такъ, молоко оцѣнивается по очень высокимъ цѣнамъ, при условіи расплаты за него различными продуктами изъ лавочекъ, заводимыхъ маслодѣлами, причемъ лавочники-маслодѣлы, теряя въ цѣнѣ на молоко, покрываютъ переплату высокими цѣнами на продукты, нерѣдко весьма низкаго качества.

Что касается молочнаго скота, то молочные признаки сибирской коровы плохо развиты. По экстеріеру сибирскій скотъ скорѣе мясной, нежели молочный. При обычномъ мѣстномъ плохомъ содержаніи скота, дойная корова даетъ въ годъ не болѣе 40—50 пудовъ молока; зато молоко это отличается необыкновенно богатымъ содержаніемъ жира (въ среднемъ около 4,9%; иногда даже до 6—7%), объясняемымъ составомъ мѣстныхъ степныхъ травъ, что и дѣлаетъ маслодѣліе особенно выгоднымъ въ Сибири. Лишь въ немногихъ здѣшнихъ земледѣльческихъ хозяйствахъ, при улучшенномъ помѣщеніи и кормленіи, удавалось увеличивать удойливость мѣстной коровы до 80—90 пудовъ въ годъ, и только александринская (въ г. Каинскѣ) сельскохозяйственная ферма достигала средней годовой удойливости въ 107 пудовъ. Сверхъ того, зимою сибирскій скотъ содержится въ холодныхъ помѣщеніяхъ около дома, а въ Акмолинской степи даже и на открытомъ воздухѣ, причемъ кормомъ служитъ яровая солома, такъ какъ сѣна у крестьянъ хватаетъ только для лошадей. Такое скудное содержаніе дойнаго скота, конечно, рѣзко отражается на качествѣ и даже на количествѣ получаемаго молока. Поэтому многіе маслодѣльные заводы, особенно небольшіе, зимой вовсе прекращаютъ работы. Впрочемъ, съ развитіемъ маслодѣлія, многими крестьянами уже сознается необходимость въ улучшеніи породъ скота и его кормленія и въ настоящее время въ трехъ пунктахъ Курганскаго уѣзда и въ 2-хъ Ялуторовскаго (въ томъ числѣ у четырехъ артельныхъ маслодѣленъ) имѣются уже хорошіе производители ярославской породы, а въ городѣ Курганѣ находится ютландскій бычекъ, пожертвованный крестьянскому населенію уѣзда представителемъ конторы Эсмана г. Корхомъ.

Маслобойные заводы бываютъ трехъ типовъ—паровые, конные и ручные. Преобладаютъ, конечно, заводы послѣдняго типа, затѣмъ слѣдуютъ конные; паровой же двигатель примѣняется только на одномъ заводѣ, принадлежащемъ скородумовской артельной маслодѣльнѣ. Типичнымъ устройствомъ для маслобойныхъ заводовъ Тобольской губерніи слѣдуетъ считать пять отдѣльныхъ помѣщеній пріемную для молока, съ печью для нагрѣванія воды; машинную, гдѣ

помѣщаются сепараторы и маслобойни; комнату для заквашиванія молока, съ печью для его подогрѣванія; отжимальную, гдѣ стоятъ маслообработники, и льдохранилище для сохраненія масла. Иногда пріемная соединяется съ машинною, или же машинная съ отжимальною. Льдохранилища устраиваются ниже уровня земли, по возможности съ сѣверной стороны. Вновь возникающія маслодѣльни часто встрѣчаютъ затрудненія въ недостаткѣ средствъ на постройку и первоначальное обзаведеніе, въ виду полнаго отсутствія въ Сибири кредита. Особенное затрудненіе встрѣтили въ этомъ отношеніи артельныя маслодѣльни, которымъ пришлось изыскивать самые разнообразные источники: на это пошли деньги, заимообразно полученныя изъ общественныхъ суммъ; займы у частныхъ лицъ или у своихъ зажиточныхъ домохозяевъ; такъ называемыя «промышленныя ссуды» (въ 300 руб.) изъ тюменскаго отдѣленія государственнаго банка за поручительствомъ надежныхъ лицъ и случайныя поступленія. Такъ, двѣ артельныя маслобойни (маревская и ермутлинская въ Ялуторовскомъ уѣздѣ) были основаны на данные артелямъ заимообразно крестьянскимъ начальникомъ 4,000 руб., полученные имъ на благотворительныя цѣли отъ мѣстныхъ виноторговцевъ. Нѣкоторыя маслодѣльни могли основаться лишь потому, что за учредителей ихъ поручился въ государственномъ банкѣ инструкторъ министерства земледѣлія г. Сокульскій.

Необходимыя машины получаются отъ экспортныхъ фирмъ или изъ особыхъ складовъ открытыхъ въ Курганѣ бр. Блаидовыми, фирмою «Работникъ», Верещагинымъ и представителями иностранныхъ заводовъ, изготовляющими эти издѣлія. Простѣйшія принадлежности маслодѣлія начинаютъ въ послѣднее время вырабатываться мѣстными мастерскими; такъ, напримѣръ, луженая посуда на механическомъ заводѣ товарищества Балакшина, Ванюкова и К° въ Курганскѣ, желѣзная и деревянная посуда въ мастерской торговаго дома В. И. Паллизена, луженыя желѣзныя ведра покупаются въ Екатеринбургѣ и Шадринскѣ, и ими торгуютъ на мѣстныхъ ярмаркахъ. Краска для масла, соль (крымская) для его посолки и пергаментъ для укупорки получаются отъ экспортныхъ конторъ. Чистыя культуры для заквашиванія сливокъ выписываются изъ Москвы и Копенгагена. Наконецъ, клепку для боченковъ (буковую) выписываютъ изъ заграницы.

Рабочій персоналъ маслодѣленъ состоитъ изъ мастера, его помощника и поденныхъ рабочихъ, нанимающихся для вращенія ручныхъ сепараторовъ. Мастерами на сибирскія маслодѣльни поступаютъ, главнымъ образомъ, ученики мѣстныхъ маслодѣльныхъ курсовъ, руководимыхъ въ осенніе мѣсяцы инструкторомъ Сокульскимъ, а въ Томской губерніи — инструкторомъ Гранскимъ. Но учениковъ часто не хватаетъ, и поэтому на небольшихъ маслодѣльняхъ нерѣдко можно

встрѣтить, въ качествѣ мастеровъ, малограмотныхъ рабочихъ, присмотрѣвшихся ранѣе къ производству. Вообще чувствуется сильная потребность въ хорошо обученномъ низшемъ персоналѣ маслодѣленъ, и умѣлые мастера берутся нарасхватъ. Мѣстные курсы маслодѣлія не могутъ удовлетворить существующимъ потребностямъ, вслѣдствіе своей жалкой матеріальной обстановки.

Мастера на заводахъ получаютъ отъ 240 до 600 рублей въ годъ, при готовой квартирѣ, отопленіи, освѣщеніи и безплатномъ пользованіи для себя и своей семьи масломъ и молокомъ. Въ концѣ года нѣкоторые имѣютъ небольшія награды. Кромѣ того, на нѣкоторыхъ маслодѣльняхъ (въ томъ числѣ на артельныхъ) мастера выговариваютъ себѣ извѣстный процентъ или съ пуда обработаннаго молока, или съ пуда масла (напримѣръ, сверхъ 25 тыс. пудовъ молока, обработанныхъ на маслодѣльнѣ, 1 коп. съ пуда). Помощникамъ мастера платится отъ 10 до 15 руб. въ мѣсяцъ, наемъ рабочихъ производится по существующимъ поденнымъ цѣнамъ [1]).

Выработанное на маслодѣльняхъ масло доставляется экспортнымъ конторамъ по мѣрѣ накопленія, обыкновенно разъ въ недѣлю, гужемъ, иногда въ теченіе трехъ-четырехъ дней. Передъ отправленіемъ, боченки обшиваются въ рогожу, затѣмъ укладываются на телѣгу (въ одинъ рядъ), покрываются сѣномъ или соломой (сверху и въ промежуткахъ), затѣмъ весь возъ обвязывается рогожами, пологомъ или брезентомъ. Съ возами выѣзжаютъ самымъ раннимъ утромъ, прерывая движеніе на все то время, когда особенно грѣетъ солнце: на это время возы стараются поставить въ лѣсъ или вообще подъ тѣнь; вечеромъ, а также ночью продолжаютъ перевозку. Экспортныя конторы принимаютъ масло по заранѣе условленной на цѣлый годъ или 9 мѣсяцевъ цѣнѣ (которая здѣсь колеблется отъ 10 до 12 р. 50 к. пудъ), или же, что бываетъ рѣже, входятъ съ случайными поставщиками каждый разъ въ особое соглашеніе. Въ условіяхъ, заключаемыхъ экспортерами съ своими постоянными поставщиками, включается право поставщиковъ продать на сторону не болѣе извѣстнаго количества масла. Если между сторонами выходитъ споръ относительно качества масла или правильности разсчетовъ, стороны, по условію, обязаны обратиться къ мѣстной (въ Курганѣ) арбитражной коммисіи для разрѣшенія возникшаго несогласія, причемъ, до окончанія спора, масло хранится (не болѣе 5 дней) за счетъ поставщика. Заключеніе коммисіи признается обязательнымъ для сторонъ. Арбитражная коммисія въ Курганѣ состоитъ изъ трехъ членовъ: представителя отъ поставщиковъ, члена I-го тобольскаго отдѣла Императорскаго московскаго общества сельскаго хозяйства, выбраннаго состоящей при

[1]) А. Мурашкинцевъ. О производствѣ и сбытѣ экспортнаго масла въ Западной Сибири, стр. 13—19.

немъ молочной коммисіей и утвержденнаго общимъ собраніемъ отдѣла и представителя принимающей масло фирмы. Въ условіяхъ съ маслодѣлами экспортеровъ, работающихъ въ Томской губерніи, гдѣ не существуетъ арбитражныхъ коммисій, обыкновенно указывается, въ качествѣ арбитра, избранное сторонами лицо. Для установленія цѣны и другихъ условій покупки масла, въ Курганѣ 8—12 января каждаго года происходитъ съѣздъ представителей экспортныхъ конторъ тобольскаго раіона, маслодѣловъ, уполномоченныхъ отъ маслодѣльныхъ артелей и мастеровъ по маслодѣлію. Здѣсь обыкновенно устанавливается цѣна на масло на весь періодъ маслодѣлія и заключаются условія на его поставку, а равно производится наемъ на маслодѣльни мастеровъ, также по условіямъ.

Кромѣ продажи масла на извѣстный срокъ и за опредѣленную на весь періодъ цѣну, были попытки сдачи его на коммисію, главнымъ образомъ, въ началѣ дѣятельности экспортныхъ конторъ; но эти попытки не привились въ Сибири. Въ случаѣ покупки масла отъ поставщиковъ, съ которыми не было заключено раньше условій, экспортныя конторы руководствуются стоящими на рынкѣ цѣнами, въ зависимости отъ котировки масла: въ теченіе первыхъ девяти мѣсяцевъ года—въ Лондонѣ, Копенгагенѣ и другихъ западныхъ рынкахъ, а въ октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ—въ Москвѣ и С.-Петербургѣ (по цѣнамъ на парижское масло, то есть на масло изъ незаквашенныхъ сливокъ и безъ соли [1]).

Важнѣйшими экспортными фирмами въ Сибири являются слѣдующія: датскія—Паллизенъ, Эсманъ, Гольбекъ, датское экспортное товарищество, Гросспетерсенъ, М. Петерсенъ, Джонъ Матейсенъ; русскія—Маріупольскіе, братья Бландовы, Волковъ, Саровъ, Верещагинъ, Ѳедоръ Вентинъ; нѣмецкія—Беккеръ, Якоби, братья Зейфертъ; англійскія—Фіентъ и другія. Большая часть этихъ домовъ имѣютъ мѣстопребываніе заграницей, или въ С.-Петербургѣ и Москвѣ, и имѣютъ только своихъ агентовъ въ Курганѣ и другихъ сибирскихъ городахъ.

Въ Курганѣ экспортомъ масла занимаются 12 фирмъ русскихъ и иностранныхъ; въ Каинскомъ уѣздѣ масло скупаетъ датско-русское общество, въ самомъ городѣ Каинскѣ фирмы Карлъ Гольбекъ, Гроссъ Петерсенъ и русскія—бр. Ерофѣевы, Мощицкій, Тинкерди, Маріупольскіе; въ Омскѣ—Таде, Геннингъ и Рендруппъ, въ селѣ Евгащинскомъ—Джонъ Маттіассенъ.

Такимъ образомъ, маслодѣліе въ Сибири поставлено совершенно иначе, чѣмъ въ большинствѣ другихъ странъ, занимающихся тѣмъ же дѣломъ. Здѣсь различными лицами производится молоко, выдѣлы-

[1]) Тамъ же, страницы 25—26.

вается масло изъ молока и производится вывозъ масла. Такое раздѣленіе труда отражается, какъ увидимъ, весьма неблагопріятно на качествѣ производимаго продукта. Г. Каратыгинъ въ своей статьѣ „Сибирское маслодѣліе“ весьма характерно замѣчаетъ, что „поставщики молока, маслодѣлъ и маслоотправитель—вотъ три стихіи, всячески старающіяся вредить другъ другу и другъ на друга жалующіяся“.

Молоко поставляется на заводы обыкновенно крестьянами, невѣжественными и суевѣрными. Въ нѣкоторыхъ деревняхъ прежніе скупщики топленаго масла сумѣли даже отговорить крестьянъ отъ поставки молока на заводы, убѣдивъ ихъ, что подвергая пыткѣ въ машинахъ молоко, они тѣмъ самымъ вредятъ скоту“ [1]). Въ прошломъ же году въ нѣкоторыхъ уѣздахъ, постигнутыхъ засухой, злонамѣренные люди убѣдили крестьянъ, что сепараторы разгоняютъ тучи, и населеніе, чтобы умилостивить небо, разнесло нѣсколько маслодѣленъ. Большого труда стоило разубѣдить въ этомъ и возстановить заводы [2]). Гдѣ молоко поставляется крестьянами, далеко не всегда соблюдается опрятность при самомъ удоѣ скота. Молоко приносится часто въ грязныхъ сосудахъ, кишащихъ бактеріями, которыя, попадая въ масло, портятъ его уже въ моментъ приготовленія. Не обращается достаточно вниманія и на кормъ скота, и въ молоко попадаетъ множество дурно пахнущихъ эфирныхъ маслъ, запахъ которыхъ сохраняется и масломъ (луковый запахъ). Вслѣдствіе же острой конкурренціи между множествомъ мелкихъ заводовъ, каждый отдѣльный заводъ не имѣетъ возможности быть особенно строгимъ при пріемкѣ приносимаго крестьянами молока.

Съ другой стороны, самые заводы содержатся и работаютъ крайне неопрятно. Г. Каратыгинъ отмѣчаетъ уже тотъ фактъ, что большинство заводовъ ничтожны по размѣрамъ. Изъ числа тѣхъ 498 заводовъ, о которыхъ имѣются свѣдѣнія въ „указателѣ заводовъ для выработки сливочнаго масла“ (и ужъ, конечно, не вошли въ этотъ указатель скорѣе небольшіе заводы, нежели значительные), 242, или почти половина, перерабатываютъ меньше 10,000 пудовъ молока въ годъ. Если мы будемъ исходить изъ 5,000 пудовъ молока въ годъ и примемъ для разсчета, что на 1 пудъ масла требуется 22 пуда молока и операціонный годъ равняется въ среднемъ 9—10 мѣсяцамъ то окажется, что маслодѣльня принуждена работать боченокъ масла въ теченіе 2—3 дней, а это, конечно, должно отзываться на качествѣ товара очень плачевно.

---

[1]) Характерно, что, несмотря на развитіе сливочнаго маслодѣлія, вывозъ топленаго масла не упалъ, а даже выросъ (въ 1898 г. со станцій сибирской дороги отправлено 370 тыс. пуд. топленаго масла; въ 1899 г.—615 тыс. пудовъ).

[2]) См. «Новости» № 157, отъ 10 іюня 1902 г. статью «Масляные и молочные бунты».

Средній типъ такой маслодѣльни описанъ у г. Каратыгина въ слѣдующихъ, весьма непривлекательныхъ, чертахъ: „самое зданіе изъ новаго сруба построено отдѣльно и далеко отъ жилой избы, но рядомъ со скотнымъ дворомъ. Въ открытыхъ сѣняхъ, вродѣ дачнаго балкона, на грязномъ полу стояли жбаны съ какими-то остатками молока, издававшими непріятный кислый запахъ. Отворяемъ дверь во внутрь маслодѣльни. Все помѣщеніе раздѣлено на двѣ комнаты. Въ первой комнатѣ (пріемной и сепараторной), кромѣ сепаратора, печки, нѣсколькихъ довольно грязныхъ сосудовъ изъ подъ молока, красовалась постель рабочаго, на-ряду съ сапогами и онучами, издававшими своеобразный, рѣзкій запахъ. На дверяхъ держалась такая плѣсень, что можно было чертить пальцами. Вторая комната, нѣсколько чище, предназначалась для обработки масла. Здѣсь же на-лицо были банки съ самодѣльною краскою. Маслодѣльня эта, по наблюденіямъ г. Каратыгина [1]), является типомъ среднимъ, то есть иными словами— встрѣчаются маслодѣльни гораздо хуже; по крайней мѣрѣ, въ данномъ случаѣ подъ маслодѣльню отведено особое [illegible] помѣщеніе, тогда какъ въ барнаульскомъ, каинскомъ и другихъ бо[illegible]е восточныхъ раіонахъ можно встрѣтить массу маслодѣленъ, ютящихся въ баняхъ. Интересуясь вопросомъ о сохраненіи масла до отправки на станцію, г. Каратыгинъ просилъ рабочаго показать ему ледникъ; вмѣсто послѣдняго, тотъ указалъ обыкновенный подвалъ, гдѣ температура въ лѣтнее время держится лишь на нѣсколько градусовъ ниже наружной. Справившись затѣмъ о количествѣ принимаемаго на заводъ молока, г. Каратыгинъ задалъ вопросъ, неужели же мастеръ не понимаетъ всѣхъ невыгодъ при такомъ мелкомъ и неряшливомъ производствѣ; но получилъ въ отвѣтъ, что „экспортныя фирмы берутъ масло". Это могучее „берутъ" (напоминающее знаменитое горбуновское „потребитель выпьетъ") парализуетъ всѣ попытки инструкторскаго персонала. Большой недостатокъ также въ достаточно подготовленныхъ мастерахъ. На иныхъ заводахъ всѣмъ дѣломъ орудуютъ простые рабочіе, чуть-чуть присмотрѣвшіеся къ этому дѣлу на какомъ-либо другомъ заводѣ.

Точно также и поведеніе экспортныхъ фирмъ въ дѣлѣ развитія сибирскаго маслодѣлія не можетъ считаться безукоризненнымъ. Не говоримъ уже о датскихъ фирмахъ, завозящихъ масло въ Копенгагенъ, обезличивающихъ его тамъ и продающихъ лучшія партіи русскаго масла подъ именемъ датскаго; но и со стороны большей части остальныхъ фирмъ не было приложено никакого старанія о повышеніи качества масла. Маслодѣліе поощрялось ими и распространялось, потому что цѣны на молоко въ Сибири были до смѣш-

[1]) Сибирское маслодѣліе. „Торгово-Промышленная Газета", № 25, отъ 30 января 1902 г.

ного низки, и при такихъ цѣнахъ продавать сливочное масло даже по цѣнѣ на маргаринъ было уже достаточно выгодно. Кромѣ того, среди большого числа экспортеровъ не оказалось недостатка и въ явно недобросовѣстныхъ, вродѣ нѣкоего Бѣлецкаго, о неблаговидныхъ торговыхъ сдѣлкахъ котораго съ нѣсколькими англійскими фирмами, естественно подрывавшихъ самое довѣріе къ сибирскому маслодѣлію заграницей, министерство финансовъ вынуждено было опубликовать во всеобщее свѣдѣніе, для предупрежденія лицъ и фирмъ, участвующихъ въ вывозной торговлѣ русскимъ масломъ [1]).

Устраненіе всѣхъ этихъ неблагопріятныхъ явленій г. Каратыгинъ видитъ въ соединеніи трехъ разнородныхъ факторовъ, участвующихъ въ сибирскомъ маслодѣліи вмѣстѣ, или, по крайней мѣрѣ, по двое. Это уже сознается теперь и въ Сибири. Наиболѣе серьезныя экспортныя фирмы имѣютъ свои собственные заводы и при томъ по нѣсколько—такъ, свыше 10 заводовъ принадлежитъ братьямъ Бландовымъ, экспортной конторѣ К. Гольбекъ, Маріупольскимъ, И. А. Сарову, экспортной конторѣ К. Эсманъ и другимъ. Весьма понятно, что торговецъ будетъ стараться сдѣлать масло лучше, такъ какъ онъ желаетъ извлечь изъ производства возможно большую выгоду. И дѣйствительно, на выставкѣ молочнаго хозяйства въ Курганѣ большинство наградъ было присуждено за масло съ такихъ заводовъ, гдѣ экспортеръ является въ то же время и заводчикомъ или, такъ называемымъ, артельнымъ маслодѣльнямъ, гдѣ является комбинація двухъ другихъ элементовъ—поставщиковъ молока и маслодѣловъ. Это явленіе спеціально сибирское и на немъ стоитъ остановиться, причемъ мы будемъ слѣдовать изложенію г. Каратыгина изъ цитированной уже нѣсколько разъ статьѣ его о «сибирскомъ маслодѣліи».

Для организаціи артельной маслодѣльни, собираются обыкновенно нѣсколько дворовъ (36—100—120) и составляютъ приговоръ, по которому обязуются сносить молоко своихъ коровъ только на свой артельный заводъ. Этотъ послѣдній строится на взятыя заимообразно деньги. Изъ среды артельщиковъ выбирается артельный староста, совѣтники (правленіе) и нѣсколько учетчиковъ (ревизіонная коммисія) для провѣрки разсчетовъ съ поставщиками и годичныхъ отчетовъ. Совѣтчики и учетчики работаютъ безвозмездно, староста же, какъ наблюдающій за заводомъ (своего рода директоръ-распорядитель), получаетъ жалованье. Мастеръ, подмастерья и рабочіе нанимаются за особую плату. Такъ, мастеръ скородумовской артели, принявшей въ 1901 г. свыше 90,000 пудовъ молока, получаетъ 500 руб. основного жалованья и по 1 коп. за пудъ масла, сверхъ принятыхъ 40,000 пудовъ молока. Помощникъ его получаетъ 12 руб. въ мѣсяцъ.

[1]) См. «Торг.-Пром. Газ.» № 107, отъ 14 мая 1902 г.

Еженедѣльно производится разсчетъ съ артельщиками, поставляющими молоко, причемъ собраніемъ назначается за пудъ молока „предварительная“ плата, которая въ теченіе года можетъ быть уменьшаема или увеличиваема. По сведеніи годового отчета, къ этой предварительной платѣ общимъ собраніемъ присоединяется нѣсколько копѣекъ, смотря по условіямъ истекшаго года и въ зависимости отъ предстоящихъ расходовъ на будущій сезонъ. Во избѣжаніе злоупотребленій со стороны своихъ артельщиковъ при сдачѣ ими молока на заводъ, артелью устанавливается нѣсколько степеней штрафа. Напримѣръ, въ суэрской артели въ первый разъ заносчикъ лишается мѣсячнаго заработка, во второй разъ временно устраняется изъ завода, а въ третій разъ вовсе исключается изъ артели. Случаи злоупотребленій всегда наказываются весьма строго.

На г. Каратыгина артели производятъ весьма отрадное впечатлѣніе, какъ по организованному управленію и установленію строгой, а вмѣстѣ съ тѣмъ простой отчетности, такъ и по бодрому и вполнѣ опредѣленному настроенію самихъ артельщиковъ; послѣднее обнаруживается какъ въ частной бесѣдѣ и съ ними и съ сосѣдями, такъ и при наблюденіи артельщиковъ за исполненіемъ ихъ обязанностей. Г. Каратыгину самому приходилось слышать отъ окрестныхъ крестьянъ, не участвующихъ въ артели, самые лестные отзывы о послѣдней. Какъ велико обаяніе артельщиковъ, можно судить по быстро возрастающему числу артельщиковъ и коровъ, приходящихся на каждую артель:

Годы.	Число артельщиковъ въ артели:			Число коровъ въ каждой артели:		
	минim.	макс.	средн.	минim.	макс.	среднее.
1899.	38	285	165	278	1,297	868
1900.	124	500	285	750	2,411	1,333
1901.	248	660	450	1,109	3,299	2,065

Такимъ образомъ, артели, примиряя противорѣчивые интересы поставщика молока и маслодѣла, имѣютъ еще преимущества крупнаго (конечно, относительно) производства. Можетъ быть и поэтому случаи злоупотребленія со стороны заносчиковъ (какъ называютъ въ Сибири поставщиковъ молока) такъ и рѣдки, что артель, уничтожая антагонизмъ, вмѣстѣ съ тѣмъ развиваетъ среди артельщиковъ духъ товарищества, сознаніе взаимной пользы. Аккуратное же обращеніе съ молокомъ служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ залогомъ полученія лучшаго продукта, такъ какъ производство молочныхъ продуктовъ «начинается еще въ подойникѣ». Большіе же обороты артели, благодаря участію значительнаго числа заносчиковъ молока, даютъ возможность артелямъ улучшать производство и обзаводиться болѣе совершеннымъ инвентаремъ. Такъ, скородумовская артель обзавелась даже паровымъ двигателемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ артельное масло рас-

ѣнивается выше частновладѣльческаго—это признаютъ всѣ экспортныя фирмы. На курганской выставкѣ изъ 6 маслодѣленъ, награжденныхъ высшею наградою—большою серебряною медалью—три принадлежали артелямъ. Изъ 11 маслодѣленъ, награжденныхъ малою серебряною медалью—три принадлежали артелямъ и т. д., несмотря на то въ курганскомъ раіонѣ артелей всего 12, и на выставкѣ онѣ выставили всего 38 нумеровъ изъ 210, участвовавшихъ въ конкурсѣ.

Наконецъ, какъ на косвенное вліяніе артельныхъ маслодѣленъ, надо указать еще на слѣдующій фактъ. Благодаря постоянному сношенію артельщиковъ съ инструкторскимъ персоналомъ, члены артелей усваиваютъ полезныя свѣдѣнія, которыя переносятъ въ свои хозяйства, и тѣмъ служатъ распространителями сельскохозяйственныхъ улучшеній (а именно, среди членовъ артелей развивается сознаніе пользы отъ болѣе тщательнаго содержанія скота и улучшеннаго его кормленія и необходимости улучшенія луговъ и введенія посѣва травъ).

Несмотря, однако, на всѣ эти положительныя данныя, артельная организація въ Сибири, по мнѣнію г. Каратыгина, не можетъ еще считаться обезпеченной за отсутствіемъ устава артельныхъ маслодѣленъ, источника для созданія основного капитала и рессурсовъ для увеличенія оборотныхъ средствъ. За этимъ, однако, конечно, дѣло не станетъ [1]).

Лучшую организацію имѣютъ 12 артелей Тобольской губерніи, находящіяся подъ руководствомъ мѣстнаго инструктора В. Ф. Сокульскаго. Но серьезнаго вниманія заслуживаетъ и совершенно самостоятельный общественный заводъ въ с. Евгащинскомъ. Крестьяне этого села по общественному приговору и по собственной иниціативѣ, безъ всякихъ указаній со стороны инструктора, открыли общественный заводъ, купивъ необходимый инвентарь на общественныя деньги. Вмѣстѣ съ тѣмъ въ приговорѣ они постановили, чтобы все молоко сдавалось только на общественный заводъ, такъ что существовавшая здѣсь раньше маслодѣльня должна была перевестись въ другое мѣсто.

Наконецъ, явилось и учрежденіе, въ которомъ могутъ слиться всѣ три интереса—поставщиковъ молока, маслодѣловъ и экспортеровъ. Такимъ учрежденіемъ является курганское товарищество для сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ, открывшее свои дѣйствія съ 1 января 1901 г., въ числѣ членовъ котораго имѣются нѣсколько артельныхъ мастерскихъ. Правда, что, кромѣ артельныхъ мастерскихъ, въ немъ участвуютъ и нѣкоторыя частновладѣльческія, но, во всякомъ случаѣ, участіе въ немъ и артельныхъ маслодѣленъ даетъ право говорить, что здѣсь всѣ три элемента получили свое объединеніе. За первые

[1]) Е. Каратыгинъ. Сибирское маслодѣліе. „Торг.-Промышл. Газ.“, № 25, отъ 30 января 1902 г.

семь мѣсяцевъ своего существованія товарищество это приняло 74,427 пудовъ масла и отправило заграницу 73,012 пудовъ. Балансъ счетовъ достигъ 824,320 руб. Расходы по операціямъ этого товарищества составили 33 коп. на пудъ масла. Пять артелей, вошедшихъ въ члены товарищества, получили чистыхъ 11 р. 92 к. за пудъ (12 р. 25 к.— 33 коп.), т. е. цѣна товарищества была выше цѣнъ всѣхъ остальныхъ экспортныхъ конторъ. При этомъ товарищество это, кромѣ обыкновенныхъ трудовъ по экспорту, занимается еще браковкой партій, съ распредѣленіемъ масла по сортамъ, указаніемъ поставщикамъ масла недостатковъ послѣдняго съ объясненіемъ причинъ таковыхъ. Для этой цѣли на службѣ товарищества состоитъ особый инструкторъ. Въ самое послѣднее время, впрочемъ, подъ вліяніемъ интереса къ сибирскому маслу въ Англіи и Германіи, о чемъ рѣчь впереди, и другія экспортныя фирмы рѣшили заняться сами на мѣстахъ уже сортировкой масла, и для этой цѣли выхлопотали себѣ право завозныхъ складовъ, т. е. право останавливать масло, отправляемое изъ Сибири заграницу на важнѣйшихъ сибирскихъ станціяхъ, гдѣ имѣются конторы экспортныхъ фирмъ,—въ Курганѣ, въ Омскѣ и на другихъ станціяхъ, съ цѣлью сортировки его и отправленія уже готовыми партіями въ заграничные порты. При этомъ тарифъ будетъ примѣняться къ такимъ отправкамъ, считая за сплошное желѣзнодорожное протяженіе отъ первоначальной станціи отправленія до вывознаго порта безъ перелома на станціи, гдѣ будетъ производиться сортировка масляныхъ партій.

Изъ изложеннаго видно, что постройка сибирской желѣзной дороги не только дала для Сибири новую отрасль хозяйства, до сихъ поръ совершенно неизвѣстную здѣсь, и пробудила промышленную жизнь; но еще сыграла немаловажную роль и въ общественной крестьянской жизни, создавъ цѣлый рядъ новыхъ, совершенно своеобразныхъ типовъ промышленныхъ кооперацій. Оживленіе общественной жизни не ограничивается работами товариществъ, артельныхъ маслодѣленъ, торговыми сношеніями съ Западомъ—оно проявилось гораздо шире въ съѣздахъ маслодѣлія, происходившихъ въ Курганѣ, и въ выставкѣ продуктовъ молочнаго хозяйства въ томъ же Курганѣ, явленіи для Сибири исключительно рѣдкомъ. Этотъ съѣздъ и выставка 7—12 сентября 1901 г. совершенно измѣнили самый характеръ жизни въ Курганѣ. Глухой провинціальный городъ, который не многіе знали даже по имени, сталъ мѣстомъ, которымъ заинтересовалась столичная и даже заграничная печать. Описаніе этой выставки г. Каратыгинъ, бывшій на ней въ качествѣ спеціальнаго корреспондента „Торгово-Промышленной Газеты“, начинаетъ даже нѣсколько торжественно: „Курганъ встрепенулся. Ресторанъ, если можно назвать такимъ громкимъ именемъ здѣшнюю гостиницу, съ помѣщеніемъ для обѣдовъ и клуба, полонъ

посѣтителями. Кругомъ смѣшанный говоръ: русскій, нѣмецкій, датскій, англійскій. Оживленіе полное; замѣтно, что какой-то общій интересъ объединилъ съѣхавшихся на границу между Европейской и Азіятской Россіей представителей разнообразныхъ профессій" и т. д. [1]). Словомъ, маслодѣліе пробудило въ Сибири настоящую общественную жизнь. Что касается вліянія маслодѣлія въ Сибири на подъемъ крестьянскаго благосостоянія, то оно лучше всего характеризуется слѣдующею цифрою: артельныя маслодѣльни дали въ 1900 г. на каждый участвующій въ нихъ дворъ по 53 р. 24 коп. — сумму большую въ сибирскомъ хозяйствѣ. Указываютъ зато на ухудшеніе питанія крестьянъ, въ особенности дѣтей; но такое ухудшеніе предвидится скорѣе по апріорнымъ соображеніямъ. Въ послѣднее время въ нѣкоторыхъ газетахъ появились корреспонденціи о жалкомъ состояніи здоровья крестьянскихъ дѣтей въ мѣстностяхъ, гдѣ развито маслодѣліе. Это обстоятельство дало даже поводъ къ нападкамъ на самое маслодѣліе, какъ на промыселъ, основанный на гибели дѣтей. Но для оцѣнки этихъ нападокъ слѣдуетъ принять во вниманіе неурожай въ Сибири, который, очевидно, и является основною причиною плохого состоянія здоровья дѣтей. Маслодѣліе, дающее возможность крестьянамъ выручать нѣкоторую сумму денегъ за проданное молоко, скорѣе является средствомъ къ борьбѣ съ послѣдствіями неурожая. Если даже и можно допустить въ первое время нѣкоторую алчность крестьянъ въ дѣлѣ продажи молока, то, конечно, это будетъ продолжаться лишь первое время. Современемъ же ростъ бюджета несомнѣнно отразится на общемъ улучшеніи благосостоянія и въ томъ числѣ и питанія семей, хотя бы и поставляющихъ молоко на маслодѣльные заводы.

Обратимся теперь къ разсмотрѣнію роли сибирской и другихъ желѣзныхъ дорогъ собственно въ транспортировкѣ масла, и посмотримъ, что въ этомъ направленіи до сихъ поръ сдѣлано. Какъ мы видѣли, маслодѣліе развилось въ Сибири очень быстро, вродѣ стихійнаго пожара, и первые годы захватило желѣзныя дороги нѣсколько врасплохъ. Хотя масло перевозилось по желѣзнымъ дорогамъ и въ ускоренныхъ поѣздахъ, однако, на желѣзныхъ дорогахъ было крайне недостаточно вагоновъ-ледниковъ и первое время масло перевозилось просто, въ такъ называемыхъ, приспособленныхъ вагонахъ, то есть въ обыкновенныхъ вагонахъ, посрединѣ которыхъ ставилась кадка со льдомъ. При томъ на пути слѣдованія поѣздовъ не было запасовъ льда, да никто и не заботился о томъ, чтобы обновлять таявшій ледъ въ приспособленномъ вагонѣ. Въ самихъ портахъ не было удобныхъ хранилищъ масла и далеко не на всѣхъ пароходахъ имѣлись холодильники. Поэтому первыя партіи масла часто портились въ пути и

[1]) „Торгово-Промышленная Газета", № 214, отъ 26 сентября 1901 года.

вызывали неудовольствіе у экспортеровъ. Но очень скоро все это было приведено въ порядокъ.

Въ 1900 г. (3 мая) министерствомъ финансовъ заключенъ былъ съ рижскимъ торговымъ домомъ „Гельмсингъ и Гриммъ" договоръ по содержанію этою фирмою въ теченіе 10-лѣтняго срока сквозныхъ срочныхъ пароходныхъ сообщеній между Ригою и Лондономъ для вывоза изъ Риги скоропортящихся продуктовъ сельскаго хозяйства, причемъ на основаніи этого договора отправка продуктовъ, а именно свѣжаго масла, съ сибирской желѣзной дороги должна начаться уже съ лѣта 1901 года и производиться по желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-ледникахъ ускоренными товарными поѣздами.

Во исполненіе этого договора къ началу навигаціи 1901 г., фирмою „Гельмсингъ и Гриммъ" были выстроены спеціальные пароходы, снабженные холодильниками (рефрижираторами) и совершали свои рейсы изъ Риги каждую субботу въ 4 часа пополудни. Съ своей стороны, желѣзныя дороги съ весны 1901 года стали отправлять каждый четвергъ отъ Оби по спеціальному ускоренному поѣзду изъ 25 вагоновъ-ледниковъ въ Ригу, куда поѣзда эти приходили въ 5 часовъ пополуночи пятницы третьей недѣли, находясь въ обращеніи 13½ сутокъ, имѣя среднюю скорость, включая и остановки, 12,55 верстъ въ часъ, причемъ собственно въ ходу поѣздъ этотъ находился 193½ часа, а простаивалъ на станціяхъ 130½ часовъ. Средняя же скорость движенія этого поѣзда была отъ 20,7 версты въ часъ (на сибирской дорогѣ) до 28,1 версты въ часъ (на псково-бологовской). Обратный поѣздъ уходилъ изъ Риги по воскресеньямъ. Путь поѣзда первоначально былъ черезъ Челябинскъ-Батраки-Рузаевку-Москву-Бологое-Псковъ-Валкъ. Для обслуживанія названныхъ поѣздовъ желѣзныя дороги назначили 138 спеціальныхъ вагоновъ-ледниковъ. Пополненіе этихъ вагоновъ-ледниковъ свѣжимъ льдомъ производилось на станціяхъ сибирской дороги: Обь, Каинскъ, Татарская, Омскъ, Петропавловскъ, Курганъ; самаро-златоустовской дороги: Челябинскъ, Кропачево, Абдулино, Кинель; московско-казанской: Батраки, Рузаевка, Сасово, Рязань; николаевской: Москва, Новоторжская; московско-виндаво-рыбинской — Бологое, Дно; псково-рижской—Валкъ. Для этой цѣли на всѣхъ этихъ станціяхъ были устроены спеціальные ледники, снабженные льдомъ въ такомъ количествѣ, чтобы его хватило на все лѣто и осень. По прибытіи поѣздовъ въ Ригу масло осматривалось для приведенія въ исправность упаковки и грузилось на пароходы, а для храненія масла въ Ригѣ былъ выстроенъ складъ-холодильникъ.

Но опытъ прошлаго года указалъ на недостаточность принятыхъ мѣръ. Вагоновъ-ледниковъ не хватало для всего предъявляемаго масла, и оно поневолѣ, попрежнему, должно было слѣдовать

въ обыкновенныхъ приспособленныхъ вагонахъ. Кромѣ того, поѣзда эти были приноровлены только для вывоза масла черезъ Ригу и преимущественно при посредствѣ фирмы Гельмсингъ и Гриммъ. Между тѣмъ, экспортомъ масла занимаются и другія пароходныя фирмы, и масло вывозится въ значительномъ количествѣ не только черезъ Ригу, но также черезъ другіе порты, напримѣръ, черезъ Ревель. Ревельское направленіе, въ 1899 году значительно превосходившее рижское по отправкѣ масла заграницу (въ Копенгагенъ), установленіемъ поѣздовъ на Ригу оказалось обойденнымъ, и отправки на Ревель часто портились въ пути. Наконецъ, и самая продолжительность пути масла до порта представлялась чрезмѣрной.

Поэтому для лѣта текущаго 1902 года, въ особомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ товарища министра финансовъ Ковалевскаго, были выработаны иныя расписанія поѣздовъ, и намѣчено иное число вагоновъ. Теперь поѣзда отправляются уже въ составѣ 33 вагоновъ каждый, и притомъ не разъ въ недѣлю, а въ лѣтніе мѣсяцы каждый день. Для этой цѣли вагонный паркъ вагоновъ-ледниковъ увеличенъ до 1,035 вагоновъ, что даетъ возможность отправлять поѣзда даже по 9 разъ въ недѣлю съ каждаго конца. Продолжительность пути отъ Оби до балтійскихъ портовъ, благодаря сокращенію стоянокъ на станціяхъ, уменьшилась съ 13½ до 11 сутокъ. Самое расписаніе составлено такъ, что наибольшія остановки въ пути предусмотрѣны на тѣхъ именно станціяхъ, гдѣ находятся склады льда, причемъ наполненіе льдомъ вагоновъ будетъ обязательно производиться по одному разу въ день. Въ видахъ же сохраненія масла до нагрузки его въ поѣзда, управленіемъ сибирской дороги сооружаются въ шести пунктахъ (Обь, Омскъ, Петропавловскъ, Каинскъ, Курганъ и Карачи) склады-холодильники; изъ нихъ четыре на 30 тысячъ пудовъ масла и два на 12 тысячъ пудовъ. Масляные поѣзда эти отправляются въ опредѣленные дни недѣли въ Ригу, Ревель и С.-Петербургъ и въ кратчайшихъ направленіяхъ, оборудованныхъ ледниками, а именно въ Ригу черезъ Батраки-Рузаевку-Рязань-Москву-Крейцбургъ; въ Ревель—черезъ Батраки-Рузаевку-Рязань-Москву-Тосно; въ С.-Петербургъ черезъ Батраки-Рузаевку-Москву и въ Либаву черезъ Батраки-Рузаевку-Москву-Крейцбургъ-Ригу-Муравьево. За колебаніями температуры въ масляныхъ вагонахъ установленъ контроль помѣщеніемъ въ нихъ приборовъ для автоматическаго записыванія температуры.

Вывозъ масла изъ балтійскихъ портовъ производится при посредствѣ различныхъ пароходныхъ обществъ, имѣющихъ пароходы, приспособленные для перевозки скоропортящихся грузовъ и отходящихъ въ заранѣе назначенные сроки. Но всего лучше организована перевозка масла изъ Риги на пароходахъ фирмы Гельмсингъ

и Гриммъ. Эта фирма отправляетъ съ весны этого года по одному пароходу въ недѣлю въ Лондонъ и по одному пароходу въ Гулль. Отправка пароходовъ въ Гулль мотивируется тѣмъ соображеніемъ, что скопленіе всего русскаго масла въ Лондонѣ могло бы сдѣлать его не только потребительнымъ пунктомъ, но и перераспредѣлительнымъ, что, конечно, не въ интересахъ русской масляной торговли. На всѣхъ этихъ пароходахъ отдѣленія съ рефрижираторными приспособленіями составляютъ 75% общаго помѣщенія для грузовъ. Кромѣ того, для масла, которое почему-либо, въ цѣляхъ, напримѣръ, выжиданія подходящихъ цѣнъ или охлажденія передъ отправкой заграницу, не будетъ погружено на пароходъ, фирмою Гельмсингъ и Гриммъ сооружаются въ Ригѣ склады-холодильники, вмѣстимостью свыше 400 тысячъ кубическихъ футовъ. Складъ этотъ оборудованъ всѣми новѣйшими усовершенствованіями и состоитъ изъ трехъ отдѣленій, причемъ въ каждомъ изъ нихъ температура можетъ быть регулируема отдѣльно. Для охлажденія примѣняются три различныя системы—всасываніе холоднаго воздуха, жидкій амміакъ и смѣсь соли со льдомъ. Существуютъ въ проектѣ такіе же склады-холодильники и въ другихъ балтійскихъ портахъ.

Такимъ образомъ, несомнѣнно теперь, что масло въ періодъ перевозки своей по желѣзной дорогѣ будетъ еще менѣе подвержено порчѣ, чѣмъ прежде. Но, тѣмъ не менѣе, есть еще третій элементъ въ перевозкѣ масла—это подвозка его къ станціи желѣзной дороги. Тутъ масло слѣдуетъ десятки и даже сотни верстъ гужемъ или по рѣкамъ, и здѣсь пока еще нѣтъ и тѣни заботъ о холодильникахъ и даже о простыхъ сосудахъ со льдомъ. Во время этой-то подвозки масло всего чаще и портится. Порча происходитъ также часто на станціи отправленія, гдѣ масло ожидаетъ очереди для погрузки въ масляный поѣздъ. Пока съ этимъ явленіемъ собираются только бороться, устраивая въ важнѣйшихъ пунктахъ сибирской дороги завозы масла для его сортировки, причемъ въ этихъ пунктахъ проектируется открыть особыя лабораторіи для производства анализа масла.

Для перевозокъ масла примѣняется сравнительно невысокій тарифъ. На такихъ далекихъ разстояніяхъ, на какихъ оно перевозится фактически, ставка составляетъ всего $^1/_{24}$ коп. При этомъ масло, слѣдующее по прямымъ накладнымъ заграницу, пользуется 10%-й скидкой, и тарифъ примѣняется одинаковый, какъ при перевозкахъ въ товарныхъ поѣздахъ малой скорости, такъ и въ ускоренныхъ. Плата отъ мѣста сдачи груза на желѣзную дорогу до Лондона колеблется, смотря по разстоянію, отъ 1 рубля до 1 р. 50 к. съ пуда, а именно, плата до Лондона составляетъ отъ Оби 117,51 коп., отъ Каинска 114,29 коп., отъ Омска 110,88 коп., отъ Петропавловска 108,00 к., отъ Кургана 105,20 к. съ пуда, не считая портовыхъ, та-

моженныхъ и другихъ накладныхъ расходовъ. Словомъ, о сибирскомъ маслѣ теперь заботятся на сѣти, по ироническому отзыву одной газеты, гораздо больше, чѣмъ о пассажирахъ. Важнѣйшими станціями отправленія сибирскаго масла является Курганъ (въ 1900 г.—240 тыс. пуд. за первое полугодіе, 1901 г.—113 тыс. пуд.), Омскъ (225 тыс. пуд. и 120 тыс. пуд.), Обь (120 тыс. пуд. и 130 тыс. пуд.), Татарская (118 тыс. пуд. и 58 тыс. пуд.), Карачи (106 тыс. пуд. и 47 тыс. пуд.) и Каинскъ (83 тыс. пуд. и 57 тыс. пуд.)

Изъ всего изложеннаго мы видимъ, что сибирское масло отличается крайнею дешевизною производства и что, благодаря постройкѣ желѣзной дороги, и доставка масла на западно-европейскіе рынки производится скоро и дешево. И именно дешевизною сибирское масло и завоевало себѣ заграничные рынки. Дѣйствительно, приведемъ цѣны на коровье масло на лондонскомъ рынкѣ 17 ноября 1900 и 1901 гг. по таблицѣ журнала „Grocer“ (заимствуемъ ее, какъ и слѣдующую таблицу датскаго журнала „Smör Tidende“ изъ статьи г. Каратыгина „Сибирское маслодѣліе“).

Лондонъ 17 (30) ноября.	1900.	1901.
	Шилл. за центн.	
Датское и шведское	122—126	116—118
Голландское	116—120	110—114
Французское въ корзинахъ	116—120	106—114
Колоніальное, высшій сортъ	106—114	106—114
Фрисландское	112—118	110—112
Аргентинское	—	108—112
Финляндское	94—114	100—108
Канадское и американское	78—96	74—102
Колоніальное, средній и низшій сортъ	80—100	76—100
Русское	82—96	72—96
Маргаринъ	40—66	36—58
Искусственное масло	62—80	62—78

Изъ этой таблички видно, что на лондонскомъ рынкѣ сибирское масло занимаетъ по цѣнѣ послѣднее мѣсто. Только маргаринъ цѣнится еще дешевле.

То же самое имѣемъ и на копенгагенскомъ рынкѣ (данныя 16 ноября):

	Кроны за кило.
Датское и шведское	96—100
Финляндское масло:	
регулярной поставки	96—97
хорошее фермерское	92—94
обыкновенное	80—85
Русское масло:	
высшія марки прибалтійскихъ губ.	95—97
изъ внутреннихъ губерній	82—88
Сибирское	79—83

И здѣсь сибирское масло цѣнится наиболѣе низко.

Причины низкой расцѣнки сибирскаго масла заключаются не только въ томъ, что оно еще новичекъ на международномъ рынкѣ, но и въ дѣйствительно неудовлетворительныхъ его качествахъ. Припомнимъ въ прошломъ году два процесса, когда экспортеры, доставившіе сибирское масло въ Англію, обвинялись передъ англійскимъ судомъ въ фальсификаціи, и въ первой инстанціи проиграли дѣло. Во второй инстанціи, правда, было доказано, что никакой фальсификаціи не было, и что продуктъ имѣлся самый неподдѣльный; но что сказать о свойствахъ неподдѣльнаго масла, которое могло быть принято за фальсифицированное?

Во всякомъ случаѣ, несомнѣнно, что сибирское масло отличается спеціальными свойствами. Недавно въ берлинскомъ университетѣ вышла докторская диссертація г. Мейеръ-Прейса: «къ вопросу о свойствахъ сибирскаго коровьяго масла съ химически-гигіенической точки зрѣнія». Нѣмецкій докторъ пришелъ къ выводу, что къ сибирскому маслу неприложимы нормы, установленныя въ Западной Европѣ для опредѣленія доброкачественности масла, чѣмъ и объясняются вышеупомянутые процессы въ Англіи, но что по природнымъ свойствамъ, оно вообще содержитъ больше жира, нежели западное коровье масло, почему должно быть признано даже лучшимъ и вполнѣ заслуживаетъ громаднаго на него спроса заграницей, какой замѣчается въ настоящее время [1]). Напротивъ, германскій министръ земледѣлія въ одной изъ своихъ рѣчей въ прусскомъ парламентѣ сильно, хотя и весьма неосновательно, порицалъ русское масло. Хотя этому министру возражали даже нѣмецкія газеты, указывая на качество русскаго масла, на расширеніе его сбыта въ Англіи, на его дешевизну, но все-таки необходимо признать положеніе русскаго масла заграницей пока еще неустойчивымъ [2]).

Такая неустойчивость объясняется, между прочимъ, тѣмъ, что Россія еще не вполнѣ непосредственно сбываетъ свое масло на англійскіе рынки, являющіеся его потребителями; но значительная часть масла идетъ черезъ Копенгагенъ, причемъ лучшіе сорта масла переотправляются за датскими клеймами. Кромѣ того, наша торговля масломъ еще вполнѣ не организована, и масло идетъ „пестрое“; нѣтъ установившихся фирмъ, сортовъ, клеймъ и т. п. Въ этомъ отношеніи цѣнный матеріалъ собрало совѣщаніе импортныхъ фирмъ въ Лондонѣ объ упорядоченіи ввоза коровьяго масла изъ Россіи, происходившее въ концѣ прошлаго года [3]). Совѣщанію этому было доложено, между

---

[1]) «Торг.-Пром. Газета» № 72, отъ 28 марта 1902 г.

[2]) «Торг.-Пром. Газета» № 31, отъ 10 февраля 1902 г.

[3]) «Торг.-Пром. Газета» № 12 и слѣд. 1902 г.

прочимъ, какъ поставлено это дѣло въ Канадѣ, гдѣ даже каждая ферма имѣетъ свое клеймо, и, такимъ образомъ, сорта масла лучшихъ фермъ сразу расцѣниваются выше, что ведетъ къ соревнованію между поставщиками масла.

Не останавливаясь, однако, на другихъ намѣченныхъ мѣрахъ, которыя всѣ имѣютъ общее значеніе для всей Россіи, а не для одной только Сибири, остановимся на данныхъ о вывозѣ русскаго масла заграницу. Ростъ вывоза изъ Россіи коровьяго масла наглядно характеризуется слѣдующими данными:

Годы.	Количество, въ тысяч. пуд.	Цѣнность, въ тысяч рублей.
1895	293	2,939
1896	310	3,196
1897	520	5,402
1898	616	6,616
1899	630	7,056
1900	1,190	13,473
1901	1,968	26,436

Такимъ образомъ, всего за семь лѣтъ вывозъ масла изъ Россіи увеличился почти въ 7 разъ, при повышеніи цѣнности въ 9 разъ, и эта статья экспорта заняла уже выдающееся мѣсто въ ряду другихъ статей нашей отпускной торговли: ей принадлежитъ теперь по цѣнности вывоза, шестое мѣсто въ этомъ ряду. Такъ, если мы возьмемъ данныя нашей отпускной торговли за 1901 г., то получимъ слѣдующія цифры цѣнности главнѣйшихъ вывезенныхъ заграницу товаровъ въ нисходящемъ порядкѣ: хлѣбъ (344,1 милл. р.), лѣсъ (56,9 милл. р.), нефтяные товары (52,3 милл. р.), ленъ и льняная кудель и пакля (50,0 милл. р.), яйца (35,4 милл. р.), и коровье масло (26,4 милл. р.).

Если обратиться къ странамъ вывоза, то увидимъ, что за тѣ послѣдніе два года, въ которые мы достигли отмѣченныхъ выше удачныхъ результатовъ, въ наиболѣе значительныхъ количествахъ русское масло появилось на англійскихъ рынкахъ. До 1900 года русское коровье масло особо и не показывается въ отчетахъ о внѣшней торговлѣ Великобританіи, фигурируя въ рубрикѣ «прочихъ статей». По даннымъ же нашей внѣшней торговли, вывозъ нашего масла въ Великобританію едва достигаетъ 100—125 тыс. пуд., на милліонъ р. съ небольшимъ, а въ иные годы его цѣнность не превышала и $^3/_4$ милл. Принимая, что часть нашего масла попадала въ Великобританію изъ Даніи и Германіи, весь нашъ ввозъ все-таки достигалъ, по отзывамъ спеціальныхъ органовъ печати, 2% всего ввоза коровьяго масла въ эту страну. Съ 1900 г. положеніе это совершенно измѣняется. По даннымъ англійской статистики:

Годы.	Общій ввозъ масла въ Англію:		Въ томъ числѣ изъ Россіи:	
	центнеры.	фунты стерлинг.	центнеры.	фунты стерлинг.
1900	3.378,516	17.450,435	209,738	980,770
1901	3.762,810	19.297,005	378,452	1.655,352

Такимъ образомъ, въ 1901 г. ввозъ русскаго масла въ Великобританію составилъ уже 10% общаго ввоза масла въ эту страну.

Другимъ крупнымъ потребителемъ русскаго масла является Германія. По даннымъ германской таможенной статистики ввозъ нашего масла въ Германію за четыре послѣдніе года развивался слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Общій привозъ коровьяго масла въ Германію.	Въ томъ числѣ изъ Россіи.
	Квинталы.	
1898	105,276	25,805
1899	125,241	24,253
1900	166,359	35,021
1901	180,379	47,455

Здѣсь русское масло занимаетъ въ импортѣ видное мѣсто, составляя болѣе ¼ всего ввоза въ эту страну; но, сравнительно съ цифрой вывоза въ Великобританію, нашъ вывозъ въ Германію незначителенъ—въ 1901 г. 289 тыс. пуд.—и составляетъ лишь четвертую часть нашего вывоза въ Великобританію.

Продолжаетъ расти и вывозъ масла въ Данію, до сихъ поръ въ значительной мѣрѣ потреблявшую наше масло, взамѣнъ своего, преимущественно вывозившагося на иностранные рынки. Недавно еще исчислялось, что Данія поглощаетъ до ²/₃ всего русскаго экспорта масла. Теперь, какъ мы видѣли, въ этомъ распредѣленіи сбыта послѣдовало существенное видоизмѣненіе: первымъ потребителемъ русскаго масла съ 1900 года является самый взыскательный рынокъ—англійскій [1]).

Этотъ ростъ нашего экспорта и измѣненіе странъ, потребляющихъ наше масло, явилось, конечно, какъ результатъ усиленной дѣятельности правительства, направленной къ подъему молочнаго хозяйства и торговли этими продуктами во всей Россіи, но, главнымъ образомъ, обязано появленію на рынкахъ сибирскаго масла.

Слѣдуетъ оговориться, что нѣкоторая часть этого масла, а именно масло, получаемое на маслобойняхъ зимою и уже изъ незаквашенныхъ сливокъ (такъ называемое парижское масло) находитъ себѣ сбытъ почти исключительно на внутреннихъ рынкахъ—въ Москвѣ и С.-Петербургѣ, а также на востокѣ Сибири.

[1]) „Торгово-Промышленная Газета“ № 34, отъ 10 февраля 1902 г.

Само собой разумѣется, что въ будущемъ мы должны ожидать лишь расширенія производства сибирскаго масла въ Сибири и увеличенія его сбыта, хотя ростъ, вѣроятно, пойдетъ и болѣе замедленнымъ темпомъ. Конечно, при этомъ желательно, и на это уже обращалось вниманіе на многочисленныхъ съѣздахъ маслодѣловъ и въ казенныхъ коммисіяхъ и въ печати, чтобы выдѣлываемое въ Сибири масло было возможно лучшаго качества. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, нельзя надѣяться, чтобы степень его совершенства достигла быстро особой высоты. Наше масло пока завоевываетъ свои рынки дешевизною, а не качествомъ, и потому, вѣроятно, главныя стремленія экспортныхъ фирмъ будутъ направлены къ тому, чтобы сибирское масло на лондонскомъ рынкѣ стоило дешевле всякаго другого. Кромѣ того, устройство дорогихъ заводовъ, введеніе лучшей породы скота и т. п. въ Сибири будетъ всегда стоить сравнительно дорого, и сибирскимъ маслодѣламъ будетъ выгоднѣе пользоваться дешевымъ готовымъ матеріаловъ, тѣмъ болѣе, что, кромѣ дешевизны, сибирское крестьянское молоко имѣетъ то преимущество, что оно жирнѣе всякаго другого.

Резюмируя все изложенное, мы можемъ сказать, что подъ вліяніемъ сибирской желѣзной дороги въ Сибири возникъ новый промыселъ—маслодѣліе, и молоко, находившее прежде примѣненіе лишь въ домашнемъ обиходѣ крестьянъ и не имѣвшее никакой цѣны, получило особое значеніе и стало предметомъ вывоза въ формѣ обработаннаго продукта не только изъ Сибири, но и изъ Россіи. Этимъ данъ заработокъ какъ крестьянамъ, владѣльцамъ скота, такъ и рабочимъ и мастерамъ на маслодѣльняхъ.

Сибирская желѣзная дорога дала возможность перевозить этотъ грузъ скоро и дешево, и благодаря этому, нѣкоторыя другія дороги сѣти получили грузъ, выгодный въ коммерческомъ отношеніи, такъ же какъ и пароходства, содержащія рейсы отъ балтійскихъ портовъ Россіи въ Данію, Германію и Англію. Сама же Россія получила новый весьма значительный по цѣнности предметъ для экспорта.

Но этого мало. Такъ какъ въ Сибири не развито фермерское или мызное хозяйство, то возникшее маслодѣліе потребовало возникновенія цѣлаго ряда крестьянскихъ организацій (артелей) для выдѣлки масла, что отразилось на сильномъ оживленіи крестьянской общественной жизни. Заботы же объ улучшеніи способовъ вывоза масла изъ Сибири и объ улучшеніи самого продукта повліяли и вообще на оживленіе сибирской торгово-промышленной жизни.

Эти особенности, которыми сопровождалось развитіе сибирскаго маслодѣлія, и заставили насъ остановиться на этомъ слѣдствіи сибирской дороги нѣсколько болѣе подробно, чѣмъ на другихъ вопросахъ, затрогиваемыхъ въ настоящемъ изслѣдованіи.

XI.

Ископаемыя богатства.

Минеральныя богатства Сибири давно извѣстны: въ ней есть залежи всевозможныхъ металловъ, каменнаго угля, графита; но разработка большей части рудниковъ находится едва въ зачаточномъ состояніи: только золото составляетъ до послѣдняго времени серьезный предметъ руднаго производства Сибири. Большинство залежей другихъ минераловъ, хотя и извѣстныхъ, было мало изслѣдовано, а если и было изслѣдовано, то онѣ не разработывались по отсутствію хорошихъ путей сообщенія и, какъ слѣдствіе этого недостатка, по отсутствію сбыта. Естественно ожидать отъ сибирской желѣзной дороги, что она должна была внести жизнь въ рудное дѣло, создать его тамъ, гдѣ никогда имъ не занимались.

Особенно рельефно сказалось вліяніе сибирской желѣзной дороги на добычу каменнаго угля, до постройки желѣзной дороги почти вовсе не разработывавшагося въ Сибири, хотя залежи каменнаго угля распространены почти повсемѣстно по всей Сибири. До постройки дороги, или, по крайней мѣрѣ, внѣ зависимости отъ нея, разработывался только сахалинскій каменный уголь. Сахалинскій уголь очень хорошаго качества, лучше японскаго, и представляетъ то громадное удобство для разработки, что залежи его подходятъ къ самому берегу моря. Здѣсь съ половины девяностыхъ годовъ работали компаніи „Сахалинъ“ и „Маковскій и К°“; кромѣ того, добычею угля занималась и мѣстная тюремная администрація. Во всѣхъ трехъ предпріятіяхъ работали преимущественно ссыльно-каторжные. Въ общемъ, ежегодно добывалось около трехъ милліоновъ пудовъ угля. Однако, въ минувшемъ 1901 году одно изъ существовавшихъ на Сахалинѣ каменноугольныхъ предпріятій прекратило свою дѣятельность, а два другія сократили добычу. Причина этого явленія слѣдующая. Съ введеніемъ закона о каботажѣ иностранныя пароходныя компаніи перестали посылать корабли на Сахалинъ. Пробѣлъ этотъ остается и до сихъ поръ незаполненнымъ, чѣмъ воспользовались немногочисленные русскіе судовладѣльцы, повысившіе фрахты на 70%, что, разумѣется, тотчасъ же имѣло слѣдствіемъ сокращеніе вывоза угля съ Сахалина.

Съ постройкой желѣзной дороги началась разработка каменнаго угля и въ самой Сибири, и въ настоящее время опредѣлились уже три центра каменноугольной промышленности въ Сибири, а именно въ Западной Сибири—1) судженскій, гдѣ работаютъ копи казенныя анжерскія, Михельсона, Вахтера, лебедянскаго горнопромышленнаго товарищества, богословскихъ и катавскихъ заводовъ, 2) семипалатинскій степной, гдѣ работаютъ копи воскресенскія, на-

слѣдниковъ Рязанова, Поповыхъ и барона Радена и 3) въ Восточной Сибири—черемховскій (иркутскій) вдоль сибирской дороги въ предѣлахъ Нижнеудинскаго и отчасти Иркутскаго уѣздовъ. Уголь найденъ, какъ сказано уже, также и во многихъ другихъ мѣстностяхъ; но эксплоатація его еще нигдѣ, кромѣ этихъ пунктовъ, правильно не организована, почему мы и остановимся только на этихъ трехъ центрахъ. Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что потребность въ каменномъ углѣ ощущается въ Сибири повсемѣстно, и всюду онъ могъ бы добываться, но для этого являются чисто мѣстныя препятствія, а именно частные предприниматели въ Сибири еще немногочисленны, иностранныхъ капиталовъ пока мало, мѣстные же крестьяне, желающіе заняться разработкою на своихъ земляхъ, лишены этой возможности, вслѣдствіе незаконченности поземельнаго устройства, съ которымъ связано полученіе правъ на нѣдра. Въ Забайкальской же области къ этому затрудненію присоединяется еще то, что управленіе государственными имуществами, вѣдающее отводы угленосныхъ земель—одно на всю область въ Хабаровскѣ, и полученіе отъ него права производить развѣдки и эксплоатацію связано съ очень сложными хлопотами и проволочками.

Переходимъ къ обозрѣнію дѣйствующихъ уже угольныхъ копей. Судженскія копи расположены въ 130 верстахъ къ юго-востоку отъ Томска и обслѣдованы въ 1896—1897 годахъ инженерами сибирской желѣзной дороги. Эта каменноугольная залежь представляетъ собою ленту около 5 верстъ шириною, направляющуюся съ сѣверо-сѣверо-запада на юго-юго-востокъ. Она была обнаружена въ 20 верстахъ къ сѣверу отъ желѣзнодорожной линіи, расширяется къ югу и сливается тамъ съ обширнымъ кузнецкимъ каменноугольнымъ бассейномъ. Произведенныя развѣдки обнаружили обширную залежь, содержимое которой исчислено въ 100 милліоновъ тоннъ, причемъ въ разсчетъ было принято лишь количество угля, находящееся на глубинѣ не свыше 100 метровъ и только къ сѣверу отъ желѣзнодорожной линіи. Качество угля весьма удовлетворительно. Нѣкоторые сорта его прекрасно коксуются и, какъ увидимъ ниже, на судженскій коксъ возлагаются довольно широкія надежды.

По открытіи судженскихъ каменноугольныхъ залежей, правительство сначала рѣшило было предоставить эксплоатацію ихъ исключительно управленію сибирской дороги; но вскорѣ отказалось отъ этой мысли, и весь этотъ раіонъ былъ раздѣленъ на семь участковъ, изъ которыхъ одинъ эксплоатируется казною, а остальные розданы въ аренду разнымъ лицамъ и обществамъ. Въ 1900 году эксплоатація производилась уже на участкѣ желѣзной дороги (анжерская копь) и на судженской, снятой, г. Михельсономъ. Кромѣ того, приступило къ работамъ лебедянское горное товарищество, разработы-

вавшее копь близъ села Лебедянскаго, въ которой оказался уголь наилучшаго качества. Одинъ участокъ былъ сданъ въ аренду г. Вахтеру, имѣющему уже концессію на Уралѣ въ Ирбитскомъ округѣ; другой участокъ сданъ богословскимъ и катавскимъ заводамъ (на Уралѣ), третій металлургическому обществу на южномъ Уралѣ (бельгійская компанія) и послѣдній участокъ еще не отданъ въ аренду.

Казенная (анжерская) копь расположена въ 600 саженяхъ отъ желѣзнодорожной линіи, къ которой построенъ отъ копи рельсовый тупикъ на 12 вагоновъ. Залежи угля идутъ очень неправильно, слой его весьма неравномѣрной толщины и направленіе постоянно мѣняется. Обиліе воды, которую приходится вычерпывать изъ шахтъ, дѣлаетъ эксплоатацію ихъ довольно тяжелой. Въ 1900—1901 годы добывалось изъ копи ежемѣсячно отъ 150 тыс. до 200 тыс. пудовъ. Разработка ведется довольно примитивно. Изъ насосовъ, вычерпывающихъ воду, только одинъ снабженъ паровымъ двигателемъ. Обшивка залежи, которая здѣсь должна быть очень толстой, облегчается тѣмъ, что копь расположена посреди тайги, и деревья растутъ на мѣстѣ. Работы ведутся русскимъ населеніемъ, собирающимся въ артели. Средняя суточная плата рабочему 70—90 коп. При такой эксплоатаціи анжерскій каменный уголь обходится по 5 коп. пуд. съ нагрузкой въ вагонъ на мѣстѣ. Качество угля очень хорошее; онъ плотенъ и однороденъ, и хотя содержитъ довольно значительное количество золы, но прекрасно коксуется. Впрочемъ, съ коксованіемъ до сихъ поръ производились только опыты въ простыхъ печахъ, дающихъ всего 50% кокса.

Копь Михельсона начала работать только въ 1897 году, но разработка ведется гораздо энергичнѣе и шире, чѣмъ въ анжерской копи. Въ 1900 году добыто было 3 милліона пудовъ, а въ 1901 году около 6 милліоновъ пудовъ. Къ концу развѣдочныхъ работъ разсчитываютъ на ежегодную добычу въ 10 милліоновъ пудовъ. Копь Михельсона расположена нѣсколько въ сторонѣ отъ линіи желѣзной дороги и соединяется съ нею вѣткою, протяженіемъ въ 14 верстъ.

Добыча ведется на глубинѣ 60 метровъ подъ землею въ условіяхъ, аналогичныхъ съ анжерскою копью. Такъ же, какъ и тамъ, приходится обшивать подземныя галлереи досками, добываемыми въ той же тайгѣ. Добыча ведется въ трехъ шахтахъ; но всѣ онѣ снабжены паровыми насосами. Рабочіе также, какъ и въ анжерскихъ копяхъ, русскіе, работаютъ артелями, приблизительно за ту же плату; но составъ ихъ въ нравственномъ отношеніи мало удовлетворителенъ. Особенно трудно достать здѣсь высшій рабочій персоналъ—механиковъ, монтеровъ приходится выписывать съ Урала или съ Алтая. Самый уголь очень схожъ по качествамъ съ анжерскимъ, но коксуется нѣсколько хуже, такъ что здѣсь еще нужнѣе

устройство спеціальныхъ коксовальныхъ печей, такъ какъ есть проектъ перевозки судженскаго кокса на Уралъ. Добыча угля обходится на мѣстѣ въ 5 к., и весь онъ сбывается пока на желѣзную дорогу по цѣнѣ 8½ копѣекъ, убывающей каждый годъ на полкопѣйки, пока она не достигнетъ (въ 1900 г.) 7½ к. пудъ, причемъ, однако, желѣзная дорога не принимаетъ вовсе угольной пыли и осколковъ. Участокъ г. Михельсона расположенъ въ гигіеническомъ отношеніи лучше анжерскаго, такъ какъ находится на полянѣ, среди лѣса, на сравнительно сухомъ мѣстѣ. Поэтому и положеніе рабочихъ на копяхъ Михельсона лучше. Всего здѣсь задолжается около 600 человѣкъ; для нихъ устроено весьма удовлетворительное общежитіе и при немъ больница и школа. Такъ какъ мѣстность здѣсь изобилуетъ залежами весьма хорошей глины, то администрація копей устроила также кирпичный заводъ, работающій довольно бойко.

На остальныхъ участкахъ только что еще приступлено къ правильной эксплоатаціи. Копи, эксплоатируемыя уральскими заводами, предполагается разработывать исключительно съ цѣлью добычи кокса для отправки его на Уралъ.

Въ Семипалатинской области наиболѣе значительными каменноугольными залежами являются экибастузскія. Онѣ были открыты въ 1893 году киргизомъ, состоявшимъ на службѣ у одного павлодарскаго промышленника Дерова. Расположены эти копи между озерами Экибасомъ и Тусомъ въ 100 слишкомъ верстахъ отъ Иртыша и приблизительно на такомъ же разстояніи отъ Павлодара. Залежь почти выходитъ на поверхность земли. Экибастузское мѣсторожденіе, занимающее пространство около 75 кв. верстъ, было подробно изслѣдовано инженерами Мейстеромъ, Красносельскимъ, Страусомъ и французскимъ инженеромъ барономъ де-Кателенъ. Запасы угля опредѣлены въ 6½ милліардовъ пудовъ. Качество угля весьма разнообразное. Попадаются угли, хорошо коксующіеся; но всѣ сорта содержатъ очень много золы и пыли, причемъ количество ея еще увеличивается по условіямъ эксплоатаціи, такъ какъ для доставленія на желѣзную дорогу уголь приходится держать сперва на складѣ около полугода въ степи, а затѣмъ нѣсколько разъ перегружать въ пути.

Въ 1899 году права на экибастузское мѣсторожденіе каменнаго угля были проданы владѣльцемъ его Деровымъ воскресенскому горнопромышленному обществу—акціонерному предпріятію, съ капиталомъ въ 3 милліона рублей, въ составъ котораго вошла группа кіевскихъ капиталистовъ. Правленіе этого общества помѣщается въ Петербургѣ. Самъ Деровъ пріобрѣлъ на полтора милліона акцій этого общества.

Первымъ дѣломъ новаго предпріятія было связать копи съ Иртышомъ желѣзнодорожной линіей. Для этой цѣли была построена желѣзнодорожная вѣтвь, протяженіемъ въ 109 верстъ, отъ копи до

Иртыша, до Воскресенской набережной въ 30 верстахъ выше Павлодара. Постройка этой линіи по безводной степи была сопряжена съ нѣкоторыми трудностями, смягченными, впрочемъ, необыкновенно ровною поверхностью степи. Вѣтка обошлась въ 13 тыс. рубл. верста и снабжена подвижнымъ составомъ изъ трехъ локомотивовъ Бальдвина и 120 товарныхъ вагоновъ и платформъ.

Въ Воскресенскомъ устроили деревянную эстакаду, съ которой уголь грузится въ баржи. Въ началѣ предпріятія общество испытывало серьезныя затрудненія. Хотѣли было разработывать уголь съ поверхности; но плохія качества угля и суровый климатъ степи заставили отказаться отъ этого способа, казавшагося сперва болѣе дешевымъ, и перейти къ обычному устройству шахтъ и подземныхъ галлерей. Въ 1900 году работы компаніи были уже въ полномъ разгарѣ. Шахты достигли глубины 20, 24 и 34 метровъ, были возведены помѣщенія для рабочихъ въ Экибастусѣ и въ Воскресенскомъ, ютившихся до того въ землянкахъ и юртахъ; были закончены приспособленія для нагрузки. Съ рабочимъ персоналомъ общество тоже испытывало затрудненія. Нѣсколько разъ выписывали рабочихъ съ Урала, русскихъ и татаръ; но они разбѣгались. Пришлось довольствоваться рабочими киргизами—малоопытными и слабыми, но спокойными. Они работаютъ артелями по три человѣка и получаютъ отъ 40 к. до 1 р. 50 к. въ сутки, смотря по времени года, такъ какъ лѣтомъ предложеніе труда сильно сокращается. Всего на экибастузскихъ копяхъ и въ Воскресенскомъ занято въ настоящее время отъ 700 до 800 человѣкъ. Наконецъ, и денежныя затрудненія въ періодъ всеобщаго кризиса, въ свою очередь, не могли не отразиться на дѣлахъ товарищества.

Стоимость угля изъ экибастузскихъ копей опредѣляется слѣдующимъ образомъ: расходы по извлеченію изъ шахтъ и нагрузкѣ въ вагоны 1½ к., перевозка до Иртыша 1 к., нагрузка на баржи ½ к., расходы по администраціи и погашеніе капитала 1—2 к. Перевозка отъ Воскресенскаго до Омска обходится въ 2¾ к., согласно договору съ одною тюменскою пароходною фирмою. Такимъ образомъ, въ Омскѣ (на первой станціи сибирской дороги) пудъ угля обходится въ 6¾—7¼ коп.

Въ настоящее время весь уголь, добываемый въ экибастузскихъ копяхъ, поступаетъ полностью на сибирскую желѣзную дорогу по договорной цѣнѣ въ 11½ к. съ пуда, съ доставкой въ Омскъ. Пока копи разсчитаны на 6 милліоновъ пудовъ угля въ годъ; но такъ какъ и желѣзная дорога можетъ поглотить большее количество угля, и сверхъ того, онъ можетъ найти сбытъ на пароходахъ, на мѣстныхъ заводахъ, мельницахъ и фабрикахъ, а экибастузскія копи богаты углемъ, то, вѣроятно, воскресенское общество современемъ съ улучше-

ніемъ дѣлъ, расширитъ производство. Кромѣ того, есть надежды и на сбытъ этого угля въ видѣ кокса; но объ этомъ ниже.

Кромѣ экибастузскихъ копей, въ Степной области слѣдуетъ отмѣтить еще карагандскія залежи: онѣ расположены въ Акмолинской области въ 150 верстахъ къ сѣверо-западу отъ Каркаралинска, т. е. въ 600 верстахъ отъ сибирской дороги. Эти копи эксплоатировались уже раньше, лѣтъ тридцать тому назадъ, для надобностей спасскаго мѣднаго рудника, расположеннаго въ 30 верстахъ къ югу отъ нихъ. Потомъ копи были заброшены. Постройка сибирской дороги, облегчающая вывозъ мѣди изъ Сибири, побудила вновь взяться за разработку этихъ копей. Напротивъ, залежи, расположенныя на кабинетскихъ земляхъ въ 150 верстахъ къ югу отъ Павлодара, арендованныя было прииртышскимъ товариществомъ сибирскихъ купцовъ, послужили только причиной къ раззоренію этого товарищества. Необходимо, впрочемъ, имѣть въ виду, что въ этихъ мѣстахъ навигація по Иртышу очень трудна.

Третій центръ сибирской каменноугольной промышленности расположенъ въ Иркутской губерніи, близъ станціи Черемхово сибирской желѣзной дороги, въ 125 верстахъ къ сѣверо-западу отъ Иркутска. Каменноугольная формація расположена здѣсь на пространствѣ 10 квадратныхъ верстъ и общее богатство ея исчисляется въ 12 милліоновъ тоннъ. Черемховскій уголь плотный, газовый, даетъ значительное количество золы, иногда 15—22%, но почти не содержитъ сѣры. Уголь этотъ плохо коксуется и даетъ коксъ плохого качества въ порошкѣ, или очень хрупкій. Концессіи на добычу угля принадлежатъ здѣсь разнымъ фирмамъ—гг. Маркевичу, Комаровскому, Собѣщанскому и Осляковскому. Маркевичъ началъ разработку своего участка еще въ 1899 г. и тогда же поставилъ на желѣзную дорогу до 3 милліоновъ пудовъ, по цѣнѣ 7 коп. Но дѣло Маркевича очень затруднялось вслѣдствіе невыясненности точныхъ правъ на нѣдра земли его и мѣстныхъ крестьянъ. Остальные концесіонеры принялись за разработку своихъ участковъ только въ 1900 году. Черемховскій уголь уже теперь поступаетъ для отопленія сибирской желѣзной дороги, а также нѣкоторыхъ пароходовъ на Байкалѣ и Ангарѣ. Онъ можетъ получить и большее распространеніе на различныхъ заводахъ и фабрикахъ Иркутска, но лишь при условіи пониженія цѣны, такъ какъ при дешевизнѣ лѣса въ этой части Сибири углю здѣсь трудно конкуррировать съ дровами. Кромѣ того, черемховскій уголь могъ бы найти себѣ сбытъ на желѣзный заводъ въ Николаевскѣ на Ангарѣ, въ случаѣ, если онъ возобновитъ свою дѣятельность [1]).

[1]) C. Aulagnon. La Sibérie Economique, p. 174—189.

Статистика сибирской желѣзной дороги (за 1900 г.) не даетъ правильнаго представленія о ростѣ каменноугольной промышленности въ Сибири, такъ какъ въ ней показаны только перевозки угля, сдаваемаго на желѣзную дорогу внѣ мѣста его добычи, или продаваемые на частные заводы или пароходы. Главная же масса каменнаго угля, поступающая на желѣзную дорогу, перевозится въ качествѣ служебныхъ перевозокъ и въ отчетахъ не показывается. Тѣмъ не менѣе, и въ 1900 г. было отправлено каменнаго угля: изъ Омска—5,990 пудовъ, изъ Судженки 132,938 и изъ Черемхова 1.086,509 пудовъ. Эти цифры могутъ отчасти служить показателемъ внѣ-желѣзнодорожнаго примѣненія каменнаго угля въ Сибири.

Что касается будущности сибирскаго каменнаго угля, то, по мнѣнію „Записки объ ожидаемомъ развитіи коммерческаго движенія по сибирской желѣзной дорогѣ“, составляющей приложеніе къ «Отчету Высочайше учрежденной коммисіи для выясненія на мѣстѣ необходимыхъ мѣропріятій по усиленію пропускной и провозной способности сибирской желѣзной дороги», она представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Вопросъ о снабженіи западно-сибирской желѣзной дороги минеральнымъ топливомъ является однимъ изъ насущнѣйшихъ, такъ какъ въ раіонѣ этой дороги нѣтъ горючаго матеріала; привозить же дрова, хотя бы водою, изъ лѣсныхъ мѣстностей становится слишкомъ дорогимъ.

Поставщикомъ топлива на западно-сибирскую дорогу должны явиться, главнымъ образомъ, мѣсторожденія экибастузское и судженское, причемъ послѣднее будетъ снабжать весь восточный участокъ дороги, какъ можно убѣдиться изъ слѣдующихъ разсчетовъ. Экибастузскій уголь поставляется въ Омскѣ по цѣнѣ въ 11½ коп. съ пуда. Судженскій (изъ анжерской копи) обходится на мѣстѣ въ 5 коп. Значитъ судженскій уголь можно доставлять, считая стоимость перевозки въ $^1/_{100}$ коп. съ пуда, почти до самой Татарской (въ 679 верстахъ отъ Судженки и въ 158 верстахъ отъ Омска) по цѣнамъ дешевле экибастузскаго. Такимъ образомъ, весьма вѣроятно, что восточный конецъ западно-сибирской дороги будетъ эксплоатироваться на судженскомъ углѣ. Такъ какъ въ предстоящія 5 лѣтъ движеніе на участкѣ отъ Петропавловска до рѣки Оби будетъ доведено до 8 паръ поѣздовъ въ сутки, а на одну паровозо-версту требуется 1 пудъ судженскаго угля, то годовая потребность въ углѣ на одномъ этомъ участкѣ (не считая участковъ восточно-сибирской дороги), длиною 498 верстъ, опредѣлится въ $1 \times 498 \times 8 \times 2 \times 365 = 2.908,320$ пудовъ, а считая еще 35% на маневры и непроизводительные пробѣги паровозовъ — 1.017,912 пудовъ, получимъ годовую потребность въ углѣ въ 3.926,232 пуда.

Все же предположенное ежегодное количество паровозо-верстъ на западно-сибирской дорогѣ, по разсчету вышеупомянутой коммисіи, выражается цифрой въ 8.579,000. Отсюда заключаемъ, что на долю экибастузскаго угля придется обезпечивать потребности движенія западно-сибирской дороги въ остальномъ размѣрѣ, а именно: 8.579,000—3.926,232=4.652,768 паровозо-верстъ, для чего потребуется такое же число пудовъ экибастузскаго каменнаго угля.

Этими цифрами выражается потребность въ каменномъ углѣ собственно желѣзной дороги. Не менѣе важнымъ представляется вопросъ о распространеніи минеральнаго топлива на горныхъ заводахъ Урала, размѣры производительности которыхъ стоятъ въ прямой зависимости отъ количества имѣющагося въ ихъ распоряженіи топлива. Въ этомъ отношеніи особенное значеніе имѣетъ примѣненіе кокса въ металлургическомъ производствѣ, взамѣнъ употребляемаго древеснаго угля. Хотя перемѣна топлива и потребуетъ нѣкоторыхъ затратъ со стороны заводовладѣльцевъ на перестройку доменныхъ печей подъ коксовое производство, но это не должно остановить появленія сибирскаго кокса на Уралѣ, такъ какъ даже при сравнительно высокой цѣнѣ его предприниматели могутъ вырабатывать чугунъ по выгодной цѣнѣ, если только качества кокса оказываются достаточно высокими. А коксъ, добываемый изъ угля судженскаго мѣсторожденія, повидимому, является вполнѣ пригоднымъ для этой цѣли. Коммисіей для выясненія необходимыхъ мѣропріятій по усиленію пропускной и провозной способности сибирской желѣзной дороги были разосланы управленіямъ заводовъ Средняго Урала запросы о годовой потребности ихъ въ топливѣ, а равно объ условіяхъ, при которыхъ заводы нашли бы для себя выгоднымъ, взамѣнъ употребляемаго ими нынѣ горючаго матеріала, пользоваться сибирскими каменнымъ углемъ и коксомъ.

Изъ разсмотрѣнія полученныхъ свѣдѣній оказалось, что разсчитывать на доставку каменнаго угля изъ Сибири невозможно, такъ какъ это потребовало бы пониженія тарифной ставки до $^1/_{200}$ коп. съ пуда и версты. Что же касается введенія кокса, то изъ общей заявленной восемью заводами ежегодной потребности въ 20.183,000 пудовъ грузомъ для сибирской дороги могутъ явиться, по мнѣнію записки, только 9.005,000 пуд., причемъ, по всѣмъ вѣроятіямъ, пойдетъ именно судженскій коксъ, который лучше кокса, получаемаго изъ экибастузскаго каменнаго угля. Во всякомъ случаѣ, откуда бы коксъ ни пошелъ, сибирская дорога получитъ этого груза до 9 милліоновъ пудовъ.

Приводимъ подробный разсчетъ, показывающій возможность сбыта судженскаго кокса на Уралъ. Этимъ коксомъ могъ бы быть замѣненъ употребляемый для плавки чугуна на Уралѣ древесный уголь. При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что 1 пудъ древеснаго

угля стоитъ 20 коп., но для выплавки 1 пуда чугуна его требуется нѣсколько больше, чѣмъ пудъ, а именно на 22 коп. Такимъ образомъ, чтобы коксъ могъ замѣнить древесный уголь, надо, чтобы одинъ пудъ кокса, котораго идетъ пудъ на пудъ для выплавки чугуна, обходился не дороже 22 коп.

Опредѣляя стоимость кокса на станціи Судженка въ 7,4 коп. за пудъ, считая тутъ же и станціонные расходы, получимъ цѣну его при сплошной желѣзнодорожной доставкѣ въ Златоустѣ—21,27 коп., въ Екатеринбургѣ 21,91 коп. и въ Уфѣ—23,66 коп. за пудъ. По смѣшанному пути отъ Судженки до Томска по желѣзной дорогѣ, отъ Томска до Тюмени водою и отъ Тюмени до Екатеринбурга опять по желѣзной дорогѣ доставка кокса можетъ обойтись еще дешевле, около 20,93 коп., а именно: цѣна кокса въ Судженкѣ со станціонными расходами 7,4 коп.; отъ Судженки до Томска—1,62 коп., водою отъ Томска до Тюмени—8 коп., отъ Тюмени до Екатеринбурга 3,91 коп. Всего 20,93 коп.

Такимъ образомъ, сбытъ судженскаго кокса на уральскіе заводы возможенъ, такъ какъ по цѣнѣ онъ можетъ не только замѣнить древесный уголь, но даже конкуррировать съ нимъ. Важно только, чтобы добыча его производилась регулярно и въ достаточномъ количествѣ. На Уралѣ же добыча руды обходится дешево, и затрудненія представляются лишь отъ недостатка топлива.

Несомнѣнно также, что значительными потребителями угля явятся города и пароходства. Города Западной Сибири, особенно Степной области, нуждаются въ минеральномъ топливѣ; относительно же введенія каменноугольнаго отопленія на пароходахъ мы уже говорили, указывая въ своемъ мѣстѣ, что это необходимое условіе для возможности вообще успѣшнаго веденія пароходнаго дѣла на сибирскихъ рѣкахъ. „Записка объ ожидаемомъ развитіи коммерческаго движенія по сибирской желѣзной дорогѣ“ опредѣляетъ ожидаемую потребность въ каменномъ углѣ пароходствъ и городовъ въ скромной цифрѣ 3 милліоновъ пудовъ, конечно, на первое только время, и считаетъ, такимъ образомъ, что однѣ судженскія копи должны дать сибирской дорогѣ до 16 милліоновъ пудовъ ежегодно въ качествѣ коммерческаго груза.

Желѣзными рудами Сибирь богата не меньше, чѣмъ каменнымъ углемъ. Руды эти эксплоатировались здѣсь еще съ незапамятныхъ временъ, конечно, примитивнымъ, кустарнымъ образомъ. Такъ, якуты, еще до пришествія сюда русскихъ, разрабатывали нѣкоторые рудники, расположенные вдоль притоковъ Лены. Русское правительство еще въ XVIII вѣкѣ построило нѣсколько желѣзодѣлательныхъ заводовъ въ разныхъ мѣстностяхъ Сибири. Заводы эти и удовлетворяли потребностямъ Сибири въ желѣзѣ долгое время, пока не совершенствовались

пути сообщенія и не стали привозить въ Сибирь желѣзо изъ Европейской Россіи и съ Урала.

Въ настоящее время въ Сибири существуетъ четыре желѣзодѣлательныхъ завода, изъ которыхъ работаютъ только два. Эти заводы— гурьевскій салгирскій заводъ въ Томской губерніи, принадлежащій Кабинету Его Величества и арендуемый обществомъ восточно-сибирскихъ заводовъ, петровскій въ Нерчинскомъ округѣ, абаканскій въ Енисейской губерніи, сгорѣвшій въ прошломъ году, и (нынѣ не работающій) николаевскій на Ангарѣ въ Иркутской губерніи, принадлежавшій С. И. Мамонтову. Производство всѣхъ этихъ заводовъ ничтожно. Въ 1897 году, когда еще функціонировалъ николаевскій заводъ, во всей Сибири было переработано всего 1.413,065 пудовъ руды, добытой изъ 11 рудниковъ.

Гурьевскій заводъ къ югу отъ линіи сибирской дороги, перерабатывалъ желѣзо, добываемое изъ пяти рудниковъ краснаго и бураго желѣзняка, дающаго 40—50% металла. Въ 1897 году было переработано 186,000 пудовъ руды. Гурьевскій заводъ выстроенъ уже довольно давно и работаетъ какъ на древесномъ углѣ, такъ и на коксѣ, добываемомъ по сосѣдству. Въ 1897 г. онъ изготовилъ, кромѣ чугуна, еще 37,838 пудовъ желѣза. Чугунъ и желѣзо, добываемое на этомъ заводѣ, предназначаются исключительно для потребностей самого Кабинета Его Величества (для машинъ на золотыхъ пріискахъ) и только въ послѣднее время стали продаваться въ Томскѣ и Барнаулѣ частнымъ лицамъ по цѣнамъ 60—90 коп. пудъ чугуна и 1 р. 60 к.—1 р. 75 к. пудъ желѣза.

Петровскій заводъ также принадлежитъ Кабинету. Руда, перерабатываемая имъ,—магнитный желѣзнякъ. И его произведенія тоже поглощаются всецѣло нуждами самого Кабинета на золотыхъ пріискахъ нерчинскаго округа. Это тоже очень старинный заводъ, не имѣющій въ настоящее время промышленнаго значенія. При постройкѣ забайкальской дороги онъ не могъ даже принять заказовъ рельсовъ для ея нуждъ.

Абаканскій заводъ расположенъ въ минусинскомъ округѣ по рѣкѣ Абаканъ, лѣвому притоку Енисея, не далеко отъ китайской границы. Въ послѣднее время тамъ работала артель рудокоповъ, литейщиковъ и кузнецовъ. Заводъ производилъ чугунъ и желѣзо. Въ 1897 г. имъ было выработано 132,322 пуда чугуна, проданнаго на мѣстѣ по 80 коп. пудъ, и 84,825 пудовъ желѣза. Въ 1899 г. заводъ перешелъ въ руки петербургскаго капиталиста г. Ратькова-Рожнова, который сразу сократилъ число рабочихъ съ 700 до 200 и оставилъ въ работѣ только одну доменную печь. А 5 іюня 1901 г. заводъ сгорѣлъ и работы на немъ не возобновлялись [1]).

[1]) П. Головачевъ. *Сибирь*. Изданіе 10 И. Базановой. Москва 1902, стр. 241.

Наиболѣе значительнымъ заводомъ является николаевскій на рѣкѣ Ангарѣ. Онъ работалъ на магнитномъ желѣзнякѣ, добываемомъ изъ четырехъ рудниковъ, съ содержаніемъ 49—65% чистаго металла. Богатство каждаго изъ этихъ четырехъ рудниковъ опредѣлялось въ 300,000—500,000 тоннъ, что въ общей сложности обѣщало очень хорошее дѣло, тѣмъ болѣе, что окрестная мѣстность вообще изобилуетъ желѣзной рудой и по истощеніи четырехъ первоначальныхъ рудниковъ можно было надѣяться открыть новые. И заводъ работалъ первое время порядочно. Въ 1897 году имъ было разработано 700,000 пудовъ руды, противъ 583,000 пудовъ, переработанныхъ въ томъ же году во всей остальной Сибири.

Николаевскій заводъ былъ пріобрѣтенъ въ 1896 году С. И. Мамонтовымъ для восточно-сибирскаго общества желѣзодѣлательныхъ заводовъ, съ основнымъ капиталомъ въ 3 милліона рублей золотомъ, раздѣленныхъ на 24,000 акцій. Работы завода обезпечивались на первое время большимъ заказомъ рельсовъ для сибирской дороги. Общество пріобрѣло также у прежняго владѣльца и другой литейный заводъ на берегу Ангары, называвшійся ново-николаевскимъ. Оно построило возлѣ прежняго завода сталелитейный для производства рельсовъ. Обработка руды велась на древесномъ углѣ, достаточно обезпечивавшемся обширными лѣсами вокругъ завода. Самый заводъ былъ обставленъ доменной печью съ горячимъ воздухомъ, 11 печами, изъ нихъ 5 съ приспособленіями для пудлингованія и съ 5 паровыми молотами и другими приспособленіями. На заводѣ работало 3,400 рабочихъ, вольныхъ и изъ ссыльно-каторжныхъ. Вообще дѣло было поставлено широко. Какъ мы видѣли, кромѣ заводовъ по рѣкѣ Ангарѣ, восточно-сибирское общество арендовало у Кабинета гурьевскій заводъ, взяло концессію на разработку угольныхъ копей въ Кольчугинѣ, проектировало соединить Кольчугино съ сибирской дорогой вѣтвью въ 200 верстъ, изслѣдовало каменноугольныя копи въ Тельбесѣ и проектировало соединить ихъ желѣзной дорогой съ гурьевскимъ заводомъ для поднятія производительности послѣдняго. Все это было начато, но ничего еще не было закончено, когда восточно-сибирское общество пережило кризисъ. Первыя партіи рельсовъ съ ново-николаевскаго завода были желѣзною дорогою забракованы. Затѣмъ произошелъ извѣстный крахъ общества московско-ярославско-архангельской дороги, во главѣ правленія котораго стоялъ тотъ же Мамонтовъ. Общее раззореніе постигло и заводы на рѣкѣ Ангарѣ, и съ 1899 года они уже не работаютъ. Концессіи общества взяты Кабинетомъ обратно. Стоимость заводовъ, однако, оцѣнивается теперь въ 3—3½ милліона, и, по мнѣнію Оланьона, дѣло это можетъ оживиться въ рукахъ умѣлыхъ организаторовъ, тѣмъ болѣе, что рудники богаты рудой, а лѣсъ

и близость черемховскаго каменнаго угля обезпечиваютъ легкую и дешевую обработку минерала [1]).

Желѣзныя руды имѣются еще и въ другихъ мѣстахъ Сибири, но мало основаній предполагать, чтобы эти руды стали эксплоатироваться въ сколько-нибудь близкомъ будущемъ. Напротивъ, изъ того факта, что и дѣйствовавшіе ранѣе въ Сибири заводы съ улучшеніемъ путей сообщенія сокращаютъ свою дѣятельность или вовсе закрываются, слѣдуетъ думать, что Сибирь, по крайней мѣрѣ первое время послѣ сооруженія сибирской желѣзной дороги, будетъ снабжаться желѣзомъ, привознымъ съ Урала—въ западной своей части и южнымъ русскимъ или заграничнымъ въ восточной, тѣмъ болѣе, что доставка желѣза въ Сибирь весьма облегчается подвозомъ его по рѣкамъ.

И дѣйствительно, какъ сейчасъ увидимъ, желѣзо и желѣзныя издѣлія по статистикѣ перевозокъ сибирской желѣзной дороги, являются грузомъ, прибывающимъ извнѣ. Такъ, въ 1900 году станціями сибирской дороги было отправлено: желѣза и стали не въ дѣлѣ—64,926 пуд., чугуна не въ дѣлѣ—27,578 пуд., жести не въ дѣлѣ—1,825 пуд., рельсовъ—1.076,590 пуд., рельсовыхъ скрѣпленій—11,668 пудовъ, болтовъ, винтовъ, гвоздей и т. п.—20,991 пуд., проволоки—15,760 пуд., чугуннаго литья, чугунныхъ издѣлій грубой отдѣлки и чугунной посуды—22,144 пуд., желѣзныхъ издѣлій грубой отдѣлки—13,786 пуд., котловъ паровыхъ—2,573 пуд., принадлежностей подвижного состава желѣзныхъ дорогъ—1,062 пуд., трубъ желѣзныхъ—4,201 пуд. и остальныхъ желѣзныхъ издѣлій—41,530 пуд. Но не говоря уже о томъ, что статистика эта показываетъ въ сущности развозку товаровъ изъ складовъ по мелкимъ станціямъ и не даетъ дѣйствительнаго представленія о вывозѣ желѣза и издѣлій изъ него изъ центровъ его производства въ Сибири, какъ сейчасъ увидимъ, главными станціями отправленія сибирской дороги являются конечныя рѣчныя пристани, съ которыхъ желѣзо уже должно поступить на рельсовый путь. Такъ, важнѣйшими станціями отправленія желѣза и стали не въ дѣлѣ являются: Томскъ—15,469 пуд., Черемошники—6,577 пуд., Красноярскъ—11,361 пуд. Рельсы отправлялись со станцій Омскъ—27,785 пуд., Обь—1.000,372 пуд., Черемошники—33,301 пуд., рельсовыя скрѣпленія со ст. Обь—11,475 пуд. и т. д.

Гораздо значительнѣе цифры прибытія желѣзныхъ товаровъ на станціи сибирской дороги. Такъ, по статистикѣ того же года прибыло: желѣза и стали не въ дѣлѣ 683,439 пуд., чугуна не въ дѣлѣ—14,809 пуд., жести — 6,917 пуд., рельсовъ—1.246,666 пуд., рельсовыхъ скрѣпленій—451,731 пуд., болтовъ, винтовъ, гвоздей и т. п.—174,320 пуд., проволоки — 60,181 пуд., крупныхъ желѣзныхъ

[1]) C. Aulagnon. La Sibérie Economique, стр. 163—173.

издѣлій (арки, колонны, столбы и т. п.)—271,628 пуд., чугуннаго литья и посуды—182,610 пуд., желѣзныхъ издѣлій грубой отдѣлки—82,783 пуд., котловъ паровыхъ—18,700 пуд., принадлежностей подвижного состава—45,792 пуд., трубъ желѣзныхъ—49,413 пуд., остальныхъ желѣзныхъ издѣлій—285,292 пуд. Такимъ образомъ, общее количество ввезеннаго на станціи сибирской желѣзной дороги желѣза выражается цифрой 3.554.281 пуд. Большая часть этихъ грузовъ получается изъ раіона пермской желѣзной дороги и идетъ пока для надобностей желѣзной дороги, такъ что собственно для потребностей страны перевозится пока не свыше 1½ милл. пудовъ этихъ металловъ и издѣлій изъ нихъ. Но такъ какъ потребленіе желѣза въ Россіи на одного жителя въ среднемъ въ годъ опредѣляется по оффиціальнымъ даннымъ въ 0,82—1,13 (въ 1893 г.—0,82 п., въ 1894 г.—1,06 п., въ 1895 г.—1,13 п.), а населеніе Сибири, тяготѣющее къ прорѣзанному сибирской дорогой раіону, составляетъ 4—5 милліоновъ человѣкъ, то можно ожидать, что и съ прекращеніемъ усиленныхъ работъ на сибирской дорогѣ перевозки по сибирской дорогѣ желѣза и желѣзныхъ издѣлій не уменьшатся, а скорѣе еще увеличатся. И какъ видно изъ изложеннаго, надо предполагать, что снабжать Сибирь желѣзомъ еще долгое время будетъ Уралъ, взамѣнъ получаемаго изъ Сибири хлѣба. Дѣятельность же сибирскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ на первое время можетъ даже сократиться, такъ какъ съ постройкой дороги является возможность снабжать уральскимъ и вообще несибирскимъ желѣзомъ такія мѣстности, которыя, по отрѣзанности своей отъ остального свѣта, ранѣе поневолѣ должны были добывать свое желѣзо.

Сибирь золотое дно: это давно было извѣстно, и съ незапамятныхъ временъ находили нѣкоторое количество золота въ Алтайскихъ горахъ. Но начало настоящей золотой эры въ Сибири относится къ тридцатымъ годамъ этого столѣтія, когда былъ найденъ золотоносный песокъ въ рѣкѣ Кіѣ. Съ тѣхъ поръ золото стало находиться и во многихъ другихъ мѣстахъ Сибири, и въ настоящее время добывается въ ней почти повсемѣстно. Въ послѣднія десятилѣтія въ Сибири добывается болѣе двухъ третей всего золота, находимаго въ Россійской Имперіи, и именно сибирскому золоту Россія обязана, по мнѣнію нѣкоторыхъ нѣмецкихъ изслѣдователей, возможностью ввести у себя золотое денежное обращеніе. Общее количество золота, добытаго въ Сибири, составляло: въ 1895 г.—1,882 пуда, въ 1896 г.—1,654 пуда, въ 1897 г.—1,677 пуд., въ 1898 г.—1,742 пуда (75% всей добычи золота въ Имперіи), въ 1900 г.—1,810 пудовъ. Все это золото добывается исключительно изъ розсыпей, такъ какъ жильное золото нигдѣ не разработывается, а золото, получаемое изъ серебряной руды на Алтаѣ и въ Нерчинскѣ, составляетъ лишь ничтож-

ную часть этого золота (22,5 пуда въ 1895 г. и 14 пудовъ въ 1896 г., т. е. 1,2 и 0,8% общей добычи).

Важнѣйшія мѣсторожденія золота находятся въ Якутской области, вдоль рѣкъ Олекмы и Витима; здѣсь 1,000 килограммовъ песка даютъ иногда до 6 граммъ золота. Слѣдующія по богатству розсыпи находятся вдоль теченія рѣки Амура и его притоковъ Зеи, Буреи и Айгуни, гдѣ на 1,000 килограммовъ песка приходится по 2,7—3 грамма золота. Въ Забайкальѣ Нерчинскъ и Чита являются центрами мѣстной золотопромышленности; въ Восточной Сибири Ангара и Средняя Тунгузка, Енисей у Минусинска и Чулымъ у Ачинска наиболѣе изобилуютъ золотоносными песками; наконецъ, въ Томской губерніи золотопромышленность сосредоточена въ предпріятіяхъ Алтая и въ Маріинскомъ уѣздѣ [1]).

Эксплоатація золотыхъ розсыпей производится частными лицами или Императорскимъ Кабинетомъ (въ Алтайскомъ округѣ, на Кабинетскихъ земляхъ). Общій пріемъ, употребляемый для развѣдокъ золота, состоитъ въ томъ, что зимою или осенью роютъ колодцы до встрѣчи съ водою. Затѣмъ оставляютъ ихъ на морозѣ. Тогда стѣнки твердѣютъ и трескаются. Ихъ отогрѣваютъ затѣмъ огнемъ, съ помощью костровъ, разводимыхъ въ колодцахъ, углубляютъ дальше и снова вынимаютъ песокъ, который промываютъ на вашгердахъ. Въ сѣверныхъ раіонахъ, гдѣ почва сохраняетъ вѣчную мерзлоту, операція эта еще облегчается. Для такихъ изысканій отправляются въ тайгу небольшія группы золотоискателей по 3—6 человѣкъ; они берутъ съ собой провизію на всю зиму, которую и проводятъ въ тайгѣ. Содержаніе такихъ золотоискателей, которые должны жить въ пустынной мѣстности, испытывая всевозможныя лишенія, конечно, обходится очень дорого.

Что касается способа извлеченія и промывки песковъ, то вообще этотъ способъ очень несовершенный. Работы производятся по большей части весной, лѣтомъ и осенью подъ открытымъ небомъ, причемъ золотоносный песокъ извлекается изъ рвовъ, вырываемыхъ ручной работой. Бѣдные по содержанію пески прямо отвозятся въ сторону и бросаются; болѣе богатые промываются съ помощью «шлюзовъ» разной системы. Ртуть примѣняется очень рѣдко, и еще рѣже пески подвергаютъ классификаціи. По мнѣнію спеціалистовъ, значительная часть золота теряется при обработкѣ. Перевозится песокъ по большей части въ ручныхъ тачкахъ. Рѣдко прибѣгаютъ при эксплоатаціи къ механической силѣ. Число паровыхъ машинъ и локомобилей очень ограничено и единственнымъ довольно распространеннымъ механическимъ двигателемъ здѣсь является колесо, приводимое въ

[1]) Wiedenfeld, Die Sibirische Bahn, стр. 170—175.

движеніе рѣчнымъ потокомъ. Что же касается пріисковъ, на которыхъ къ вычерпыванію песка примѣняется механическая сила, то такіе пріиски являются рѣдкимъ исключеніемъ. Вообще, если и допустить, что владѣльцы пріисковъ и ихъ рабочіе обладаютъ здѣсь, какъ увѣряютъ, якобы спеціальнымъ чутьемъ къ золоту, то имъ во всякомъ случаѣ крайне недостаетъ техническихъ знаній и капиталовъ для производства работъ. Пріиски, почти всегда удаленные отъ обитаемыхъ мѣстъ на нѣсколько дней пути, требуютъ, кромѣ затратъ на самую эксплоатацію ихъ, значительныхъ суммъ на снабженіе ихъ провизіей, которую надо заготовлять иногда на годъ впередъ. Поэтому хозяева пріисковъ, вынужденные затратить на это значительныя деньги, не въ состояніи уже оборудовать пріискъ еще и машинами. А такъ какъ при этомъ эксплоатируютъ пріиски обыкновенно не сами владѣльцы, а только арендаторы, то у нихъ единственная цѣль поскорѣе вернуть арендную плату. Поэтому они обыкновенно передаютъ свои пріиски такъ называемымъ старателямъ, т. е. вольнымъ рабочимъ, собирающимся небольшими артелями отъ 3 до 10 человѣкъ и оплачиваемымъ съ золотника. Эти послѣдніе уже нисколько не заинтересованы въ правильной эксплоатаціи пріиска: они промываютъ въ немъ только болѣе богатую содержаніемъ золота часть песка, затѣмъ объявляютъ пріискъ истощеннымъ, забрасываютъ его и переходятъ на слѣдующій. Само собой разумѣется, что разработываются только наиболѣе богатые пріиски.

Кромѣ старателей, на пріискахъ работаютъ также и поденные рабочіе, причемъ заработная цѣна ихъ очень колеблется въ зависимости отъ времени года, сильно падая зимой, когда работы почти не производятся, и повышаясь къ лѣту. Но число такихъ рабочихъ вообще очень незначительно, а составъ ихъ очень низкаго качества. Большею частью рабочіе на пріискахъ состоятъ изъ бродягъ, бывшихъ каторжниковъ, и только въ неурожайные годы изъ крестьянъ. Въ большинствѣ случаевъ рабочіе эти лѣнивы, пьяницы, склонны къ кражамъ. Въ оправданіе ихъ надо, впрочемъ, прибавить, что и хозяева ихъ эксплоатируютъ, какъ только могутъ. Назначая по необходимости довольно высокую заработную плату, они продаютъ имъ по самымъ высокимъ цѣнамъ необходимые предметы пропитанія и всячески уклоняются отъ заботъ о лучшемъ помѣщеніи и вообще о предоставленіи имъ необходимыхъ для жизни гигіеническихъ условій. Поэтому неудивительно, что рабочіе эти не привязаны къ мѣсту и переходятъ съ пріиска на пріискъ, а нерѣдко и вовсе покидаютъ работы.

Въ послѣдніе годы съ началомъ постройки сибирской желѣзной дороги сибирская золотопромышленность начала падать. Это явленіе находитъ себѣ объясненіе, однако, не въ истощеніи пріисковъ,—ихъ каждый годъ находятъ новые и старые еще не исчерпаны,—а исклю-

чительно въ отвлеченіи рабочихъ съ пріисковъ на болѣе вѣрную и легкую работу по сооруженію желѣзной дороги.

Изъ этого краткаго очерка золотопромышленности въ Сибири можно убѣдиться, что до сихъ поръ дѣло это не было поставлено правильно. Золотыя розсыпи не разработывались, а скорѣе просто расхищались. Жильное золото и вовсе еще не разработывалось. Пески, съ содержаніемъ менѣе 2,5 граммовъ на 1,000 килограммовъ песка, признавались негодными къ разработкѣ, тогда какъ въ Америкѣ считаются годными даже содержащіе всего 0,05 до 0,15 граммовъ на то же количество песка. Причины такого отношенія къ золотому промыслу вполнѣ понятны, если вспомнить о полномъ отсутствіи путей сообщенія, по которымъ можно бы подвезти необходимыя машины и которые бы обезпечивали горнымъ инженерамъ, желающимъ посвятить свой трудъ этого рода промышленности, сношеніе съ остальнымъ міромъ. Наконецъ, въ Сибири недостаточно капиталовъ для золотопромышленности и, какъ видимъ, недостаточно рабочихъ рукъ для занятія этимъ промысломъ [1]).

Но желѣзная дорога, внесшая оживленіе во всѣ отрасли сибирской жизни, вноситъ его и въ золотопромышленность, хотя первое слѣдствіе постройки дороги и было, на первый взглядъ, неблагопріятно для нея, такъ какъ желѣзная дорога отняла рабочія руки отъ золотыхъ пріисковъ. Но это было только на первое время. Съ 1899 года начинается значительное оживленіе въ золотопромышленности, выразившееся пока, впрочемъ, не въ увеличеніи количества добываемаго золота, а въ привлеченіи къ этому дѣлу новыхъ, по преимуществу иностранныхъ, капиталовъ, въ оборудованіи пріисковъ механическими приспособленіями и, наконецъ, въ увеличеніи числа заявокъ на пріиски, дѣлаемыхъ теперь, главнымъ образомъ, въ надеждѣ перепродать эти пріиски иностранцамъ. Такъ, въ теченіе одного только 1900 г. возникъ цѣлый рядъ англійскихъ и нидерландскихъ акціонерныхъ обществъ, имѣющихъ цѣлью эксплоатацію нѣдръ Сибири, а именно: „общество уральскихъ золотыхъ промысловъ Западной Сибири“ (The Ural gold filsd of Westen Siberia, Limited), изысканій въ Сѣверо-Восточной Сибири (The exploration compani of North-East Siberia, Limited), „сибирское золотопромышленное“ (The Siberia gold dredging compani, Limited), „нидерландско-сибирское золотыхъ промысловъ въ Минусинскѣ“ (Niderlandsch-Sibirische goldvelden Maatschapy Minoesinsk) и др. Въ томъ же году было выдано свыше 2,000 разрѣшительныхъ свидѣтельствъ на право разработки золотоносныхъ площадей въ Сибири; въ томъ числѣ въ Томской губерніи было сдѣлано 323 заявки и было отдано съ торговъ 45 пріисковъ; въ южно-енисейскомъ округѣ поступило

[1]) Cl. Aulagnon. La Sibérie Economique, стр. 135—156.

269 заявокъ и куплено съ торговъ 55 пріисковъ; въ ачинско-минусинскомъ округѣ—396 заявокъ; въ степяхъ Акмолинской и Семипалатинской области—200 и т. д.

Приведемъ также нѣкоторые примѣры усовершенствованія пріемовъ добычи на золотыхъ пріискахъ. Въ 1899 и 1900 гг. золотопромышленниками Черкасовымъ, Кузнецовымъ и Артемьевымъ впервые примѣненъ гидравлическій способъ разработки розсыпей на пріискахъ абаканской системы, въ Кузнецкомъ уѣздѣ, Томской губерніи. На пріискахъ Маріинскаго уѣзда по системамъ рѣкъ Кіи и Шалтыря примѣненъ съ 1900 г. зеландскій способъ промывки песковъ при помощи устроенныхъ драгъ. Иниціаторомъ этого дѣла явился золотопромышленникъ Хейнъ, образовавшій съ гг. Асташевымъ и Гудковымъ акціонерное товарищество „Драга“, имѣющее цѣлью распространеніе и устройство драгъ на золотоносныхъ промыслахъ разныхъ владѣльцевъ пріисковъ. Въ Ачинскомъ уѣздѣ, Енисейской губерніи, въ 1901 г. приступлено къ разработкѣ жильнаго золота на пріискахъ компаніи Подвинцевыхъ и Хотимскаго, расположенныхъ на рѣкѣ Саролѣ, притокѣ р. Іюса, системы рѣки Чулыма. Золото здѣсь вкраплено въ кварцъ съ содержаніемъ до 20 золотниковъ на 100 пудовъ кварца. Владѣльцами рудниковъ предположено устройство химическихъ заводовъ. Въ томъ же Ачинскомъ уѣздѣ на площади Ѳедоровскаго пріиска золотопромышленникомъ Иваницкимъ построена и пущена въ дѣйствіе толчейная 10-пестовая фабрика для обработки золотоносныхъ кварцевъ. Въ Енисейской губерніи съ 1900 г. открыто дѣйствіе драги на Ивановскомъ пріискѣ, по р. Удерею; на Спасо-Преображенскомъ пріискѣ по рѣкѣ Чибижеку компаніей Мухина, Мокридина и др. проложенъ на протяженіи 2½ верстъ рельсовый путь для подвозки вагонетокъ съ золотоноснымъ пескомъ; на Александровскій пріискъ, по р. Копи, фонъ-Блокландомъ доставленъ изъ заграницы экскаваторъ, которымъ предположено производить выемку земли и нагрузку ея въ вагоны для доставленія затѣмъ по рельсамъ до мѣстъ назначенія—торфовъ въ отвалы, а песковъ къ промывальной машинѣ. На рѣкѣ Кійскомъ Тулуйюлѣ, притокѣ р. Кіи, компаніею англійскихъ капиталистовъ оборудована образцовая разработка пріисковъ машинами, выписанными изъ заграницы, а также рабочими-мастеровыми иностранцами. Этою компаніею, во главѣ съ распорядителемъ г. Киттингомъ (Kitting), вложено въ дѣло уже около 1 милліона рублей, устроены гидравлическій способъ промывки песковъ, драга, паровая лѣсопилка и пр. Въ Минусинскомъ уѣздѣ на пріискахъ нидерландско-сибирскаго акціонернаго общества установленъ экскаваторъ для добычи золотосодержащихъ песковъ, и т. д. [1]).

[1]) Путеводитель по великой сибирской желѣзной дорогѣ 1901 — 1902 г., стр. 11—16.

Всѣ эти усовершенствованія на рудникахъ вводятся, конечно, благодаря сооруженію сибирской желѣзной дороги, сдѣлавшей доставку всѣхъ этихъ машинъ, приспособленій и матеріаловъ болѣе удобною, и еще болѣе благодаря тому, что дорога облегчила поѣздки на мѣста распорядителей этихъ компаній, безъ чего, конечно, никто бы не согласился вложить въ это дѣло, ведомое въ столь далекой странѣ, свои капиталы. Оставшіеся пока въ сторонѣ отъ дороги раіоны Сибири, дѣйствительно, пока и не испытываютъ особаго подъема промышленности. Такъ, самые богатые пріиски въ Якутской области и въ Приамурскомъ краѣ разработываются приблизительно прежними пріемами. Большое значеніе для развитія золотопромышленности въ Сибири будутъ имѣть законъ 12 марта 1901 года о свободномъ обращеніи шлиховаго золота и законъ 24 апрѣля 1898 г. о безпошлинномъ пропускѣ въ теченіе 10 лѣтъ иностранныхъ машинъ, потребныхъ для сибирской и уральской золотопромышленности. Послѣдствія закона 24 апрѣля 1898 г. видны уже изъ только что сказаннаго.

Изъ остальныхъ минеральныхъ богатствъ мы остановимся нѣсколько подробнѣе только на соли и керосинѣ, такъ какъ на добычу въ Сибири мѣди, серебра, свинца, графита и нѣкоторыхъ дорогихъ подѣлочныхъ камней (лапис-лазури и т. п.) постройка сибирской желѣзной дороги, пройдя болѣе или менѣе вдали отъ мѣстъ ихъ добычи, не оказала пока особеннаго вліянія. Конечно, продуктивность рудниковъ всѣхъ этихъ минераловъ современемъ увеличится, благодаря общему подъему промышленной жизни страны; но пока такихъ рѣзкихъ вліяній, какія внесла желѣзная дорога въ золотое или угольное дѣло еще незамѣтно, а собственная потребность Сибири въ этихъ металлахъ не столь велика, чтобы они составили серьезный предметъ для ввоза ихъ въ эту страну изъ Европейской Россіи.

Соль издавна добывалась въ самой Сибири, особенно въ ея западной степной части. Почти на всемъ своемъ протяженіи западный участокъ сибирской дороги пролегаетъ по степямъ, гдѣ наблюдается огромное количество соляныхъ озеръ, въ особенности въ Омскомъ и Петропавловскомъ уѣздахъ Акмолинской области. Но изъ этихъ озеръ не больше 20 даютъ доброкачественную соль. Большинство же озеръ, расположенныхъ внутри степи, даютъ соль горьковатую на вкусъ и содержащую много постороннихъ примѣсей, почему она употребляется лишь для домашняго обихода киргизскаго населенія и промышленнаго значенія не имѣетъ. Въ большихъ размѣрахъ добыча соли производится изъ двухъ озеръ: Коряковскаго и Карасунскаго въ окрестностяхъ Павлодара. По отчетамъ горнаго департамента за послѣдніе годы размѣръ добычи въ среднемъ доходилъ до 1 милліона пудовъ въ

годъ. Большая часть соли, а именно 750,000 пудовъ, до настоящаго времени отправлялась внизъ по рѣкѣ Иртышу въ Тобольскъ и въ города Западной Сибири. Добычей соли здѣсь занимаются до 1,200 рабочихъ, преимущественно киргизовъ. Добыча, конечно, производится довольно примитивными способами, но обходится дешево — 5 коп. съ пуда. Западная часть Томской губерніи, въ которой расположена Барабинская степь, также изобилуетъ соляными озерами. Наиболѣе значительными изъ нихъ являются Бурлинское, Ломовое и Кочковатое. Здѣсь тоже добывается свыше 1 милліона пудовъ соли и добычею занято бываетъ лѣтомъ отъ 1,200—1,300 рабочихъ. Цѣна соли на мѣстѣ тоже, какъ и въ Акмолинской области, отъ 5—6 копѣекъ.

Енисейская и Иркутская губерніи уже значительно бѣднѣе солью. Въ Енисейской губерніи важнѣйшая солеварня въ Абаканскѣ, въ 60 верстахъ отъ Минусинска, даетъ уже всего около 100,000 пудовъ соли въ годъ, и цѣна на соль здѣсь отъ 40 до 60 коп. пудъ, то-есть въ 10 разъ превышаетъ стоимость киргизской соли. Дороговизна эта объясняется слабой потребностью соли въ краѣ и первобытными пріемами добычи соли изъ соляныхъ источниковъ, при которыхъ для добычи 5—9 пудовъ соли расходуется сажень дровъ. Въ Иркутской губерніи добывается отъ 400,000 до 500,000 пудовъ соли. Добыча производится на казенныхъ озерахъ и лишь одна маленькая солеварня на р. Илимѣ эксплоатируется частными лицами (Глотовымъ и Ясинскимъ). Главная солеварня расположена близъ станціи Усолье, въ двухъ верстахъ отъ желѣзной дороги, въ 70 верстахъ отъ Иркутска. Она даетъ свыше 300 тыс. пудовъ въ годъ соли, но будетъ давать еще больше, такъ какъ ея производительность была стѣснена недостаткомъ рабочихъ, отвлеченныхъ на сибирскую желѣзную дорогу. Но и въ Иркутской губерніи цѣны на соль стояли 40—55 коп. пудъ. Еще дороже соль въ Забайкальѣ, гдѣ имѣется всего одна солеварня — озеро Киренскъ, близъ монгольской границы въ Троицкосавскомъ уѣздѣ, дающая всего 20—30 тыс. пудовъ соли въ годъ. Цѣна на соль здѣсь потому стоитъ отъ 1 рубля за пудъ и выше.

При такихъ условіяхъ неудивительно, что мѣстная соль, добываемая въ Сибири, имѣетъ только мѣстное, въ своемъ же раіонѣ, потребленіе. На желѣзную дорогу поступаетъ почти исключительно акмолинская соль, которая снабжаетъ нѣкоторыя области, лежащія къ востоку отъ нея. Но такъ какъ эта соль не отличается хорошими качествами, то вообще говоря съ постройкой сибирской дороги Сибирь стала потреблять значительное количество привозной соли — уральской, подвозимой по желѣзной дорогѣ и по рѣкамъ въ восточныхъ губерніяхъ, и крымской для надобностей маслодѣлія. Такъ, по статистикѣ 1900 года станціями сибирской дороги было отправлено 274,895 пудовъ соли, изъ которыхъ 253,460 въ мѣстномъ сообщеніи

и около 20 тысячъ пудовъ на забайкальскую дорогу (было еще нѣсколько случайныхъ отправокъ съ западныхъ станцій на самаро-златоустовскую). Важнѣйшими станціями отправленія (свыше 10 тыс. пуд.) были Петропавловскъ—18,490 пуд., Омскъ—109,909 пуд., Черемошники (пристань)—88,303 пуд., Тельма (Усолье)—29,086 пуд. Незначительныя отправки соли объясняются сравнительною дороговизною желѣзнодорожнаго тарифа. Соль, какъ дешевый товаръ, ищетъ и болѣе дешевыхъ путей сообщенія. Прибыло же на станціи сибирской дороги 542,005 пудовъ соли—за вычетомъ 253,460 пуд., перевезенныхъ въ мѣстномъ сообщеніи, получается прибытіе съ чужихъ дорогъ 288,545 пуд. соли. Важнѣйшими станціями назначенія являются: Курганъ — 26,771 пуд., Петропавловскъ—13,138 пуд., Омскъ—18,379 пуд., Обь—30,070 пуд., Томскъ—47,643 пуд., Маріинскъ—51,662 пуд., Боготолъ—13,508 пуд., Ачинскъ—98,237 пуд., Красноярскъ—46,691 пуд., Заозерная—13,620 пуд., Канскъ—12,836 пуд., Нижнеудинскъ—12,338 пудовъ, Худоеланская—14,000 пуд., Иркутскъ—46,815 пуд. Изъ станцій чужихъ дорогъ, отправлявшихъ соль на станціи сибирской дороги, наиболѣе значительными являются Бахмутъ (около 50 тыс. пудовъ, преимущественно на маслодѣльныя станціи — Курганъ, Петропавловскъ и т. д.) и станціи пермской дороги (особенно Березники и Веретье), отправившія свыше 200 тыс. пудовъ соли.

Нефтяныхъ источниковъ въ Сибири вовсе нѣтъ, и до послѣдняго времени освѣщеніе производилось здѣсь при помощи свѣчей и лучины. По собранному въ докладѣ XIV съѣзду бакинскихъ нефтепромышленниковъ статистическому матеріалу о способахъ освѣщенія въ Россіи оказывается, что до послѣднихъ дней въ Забайкальской области въ городахъ жители освѣщаются керосиномъ и свѣчами, въ деревняхъ—сальными свѣчами; въ Иркутской губерніи сельскіе жители употребляютъ на освѣщеніе смоль, которую жгутъ въ маленькихъ каминчикахъ, ими освѣщаются и согрѣваются; въ Балаганскомъ уѣздѣ для освѣщенія служатъ сальныя свѣчи; въ Верхоленскомъ—лучина и свѣчи наравнѣ съ керосиномъ; въ нижнеудинскомъ округѣ—сальныя свѣчи; въ Семипалатинской области — преимущественно сальныя свѣчи, вводится керосинъ; въ Семирѣченской области въ городахъ сальныя свѣчи и керосинъ, въ деревняхъ—сальныя свѣчи; въ Томской губерніи—въ уѣздахъ—лучины или сальныя свѣчи, наравнѣ съ керосиномъ.

Появленіе керосина въ Западной Сибири относится къ началу восьмидесятыхъ годовъ, когда впервые было доставлено изъ Перми нѣкіимъ Карнаковымъ 100 пудовъ керосина въ Томскъ. Позднѣе, въ срединѣ 80-хъ годовъ, привозъ керосина увеличился; но торговля въ количественномъ отношеніи развивалась слабо, такъ какъ керосинъ былъ еще слишкомъ дорогъ—4—5 руб. пудъ. Въ 1887 году былъ

построенъ въ Томскѣ первый для Сибири резервуаръ, емкостью въ 27,000 пудовъ (Безходарновымъ,) и мѣстные мелкіе торговцы ради удержанія высокихъ цѣнъ сговорились организовать торговлю на товарищескихъ началахъ. Однако, вслѣдствіе распрей между союзниками, соглашеніе быстро распалось, а искусственныя высокія рыночныя цѣны послужили лишь тормозомъ къ развитію сбыта. Въ 1888—1889 годахъ фирма товарищества братьевъ Нобель приступила къ сооруженію сѣти складовъ керосина въ Сибири. Параллельно съ нею дѣйствовала фирма Шитова, имѣвшая значительный сбытъ керосина въ Сибирь. Съ появленіемъ этихъ фирмъ цѣна на керосинъ рѣзко упала, что въ связи съ производствомъ хорошей посуды повлекло за собой быстрое расширеніе раіоновъ сбыта керосина въ Сибири, и въ то же время всякое самостоятельное значеніе мѣстныхъ торговцевъ исчезаетъ, уступая мѣсто правильной и широкой коммерческой организаціи. Возникли керосиновые склады въ Тюмени, Омскѣ, Томскѣ, Красноярскѣ, Иркутскѣ, а затѣмъ въ Павлодарѣ, Семипалатинскѣ, Барнаулѣ, Бійскѣ, Тарѣ, Канскѣ— вообще въ городахъ и мѣстечкахъ, расположенныхъ вдоль сибирскихъ рѣкъ. Склады эти питаются исключительно съ воды, и такъ какъ ранней весною и осенью мелководье является сильнымъ тормозомъ для правильнаго грузового движенія, то пополненіе запасовъ въ складахъ происходило крайне неравномѣрно. Сопряженныя съ такими неблагопріятными условіями торговыя операціи, конечно, сильно страдаютъ, и запасы керосина періодически изсякаютъ, а цѣны на него, вслѣдствіе недостатка въ товарѣ, быстро поднимаются, ограничивая кругъ покупателей.

Такимъ образомъ, собственно керосиновое освѣщеніе было введено въ Сибири еще за нѣсколько лѣтъ до постройки сибирской желѣзной дороги. Тѣмъ не менѣе, эта желѣзная дорога оказала рѣзкое вліяніе на сбытъ керосина въ Сибири.

Прежде всего увеличилось количество пунктовъ, въ которыхъ можно было устроить керосиновые склады, размѣщеніемъ ихъ вдоль линіи желѣзной дороги—въ Каинскѣ, Ачинскѣ, Канскѣ, Тулунѣ и пр. Затѣмъ всѣ вообще склады керосина утратили свое центральное, монопольное значеніе, а вмѣстѣ съ тѣмъ прекратилась возможность для торговцевъ искуственно повышать цѣны изъ складовъ къ веснѣ. Какъ быстро сократилось значеніе складовъ, можно видѣть на примѣрѣ ачинскаго склада, сбывавшаго ко времени открытія движенія по сибирской дорогѣ въ 1898 году до 50 тыс. пудовъ въ годъ, причемъ керосинъ этотъ шелъ помимо ачинскаго раіона въ Красноярскъ и Иркутскъ. Теперь ачинскій складъ сократилъ свой оборотъ до 15 т. пудовъ. Точно также потерялъ свое исключительное значеніе для всей Средней Сибири и томскій складъ; теперь онъ служитъ лишь для надобностей мѣстнаго потребленія.

Далѣе расширился сбытъ керосина среди населенія и понизилась цѣна на него въ Сибири. Года три-четыре тому назадъ цѣна керосина въ городахъ стояла 6—6,5 к., а въ деревняхъ 8,0—8,5 к. фунтъ. Теперь въ городахъ цѣна 4,5—5 к. фунтъ, а въ деревняхъ 6,0—6,5 к. фунтъ. Притомъ, благодаря увеличенію числа складовъ, большинство крестьянъ стало покупать керосинъ въ городахъ, въ которые они привозятъ свои сельскохозяйственные продукты. Возвращаясь въ деревню, они везутъ съ собой и керосинъ.

Въ настоящее время керосинъ направляется въ сибирскіе склады двоякимъ способомъ—въ Иркутскъ, Обь и Каинскъ въ цистернахъ по желѣзной дорогѣ, а въ раіонъ Томска и Барнаула наливомъ въ баржахъ западно-сибирскаго пароходства отъ Тюмени. Желѣзнодорожнымъ путемъ было привезено въ 1900 г. на станціи сибирской желѣзной дороги 549,583 пуда керосина. Важнѣйшими станціями прибытія были: Мишкино—37,587 пуд., Курганъ—51,671 пуд., Макушино—10,063 пуд., Петропавловскъ — 61,579 пуд., Омскъ — 36,335 пуд., Каинскъ — 20,443 пуд., Обь — 57,021 пуд., Маріинскъ — 11,681 пуд., Ачинскъ—17,577 пуд., Красноярскъ—175,508 пуд., Канскъ—13,767 пуд., Тулунъ—17,333 пуд. и Иркутскъ—114,925 пуд.

Керосинъ для надобностей Сибири отправлялся преимущественно изъ Саратова, Самары, Батраковъ и Уфы, то-есть изъ складовъ его въ этихъ городахъ. Перевозка керосина въ мѣстномъ сообщеніи въ 1900 г. выражалась цифрой 133,641 п., причемъ важнѣйшими станціями отправленія были Обь—39,840 и Красноярскъ—70,975 пудовъ, то-есть концы водяныхъ путей. Такимъ образомъ, собственно развозка изъ сибирскихъ складовъ едва превышаетъ 20 тыс. пудовъ и составляетъ всего около 4% общаго количества керосина, прибывающаго въ Сибирь. Эта цифра показываетъ, что въ настоящее время Сибирь уже болѣе правильно оборудована складами керосина, снабжающими каждый свой собственный тѣсный раіонъ.

Слѣдующая заслуга сибирской желѣзной дороги въ дѣлѣ освѣщенія Сибири состоитъ въ томъ, что благодаря ей расширился раіонъ его сбыта въ самой ея территоріи. Въ настоящее время керосинъ отправляется уже и въ Якутскую область, со станціи Зима (получила 2,618 пуд. въ 1900 г.) и отсюда гужемъ на Балаганскъ по р. Ангарѣ и далѣе на Жигаловскую пристань по р. Ленѣ. Впрочемъ, какъ видимъ изъ приведенной цифры—2,618 пудовъ—сбытъ керосина въ Якутскую область пока еще незначителенъ. На пріиски идутъ преимущественно стеариновыя свѣчи. Болѣе надеждъ можно возлагать на снабженіе керосиномъ раіона забайкальской дороги. Пока отсутствіе сплошного желѣзнодорожнаго соединенія въ обходъ озера Байкалъ нѣсколько задерживаетъ доставку керосина, такъ какъ при переправѣ черезъ озеро Байкалъ приходится уплачивать значительную плату, а

сверхъ того часто теряется много времени изъ за несовершенства переправы, однако, несомнѣнно, что сбытъ керосина въ раіонѣ Мысовая—Срѣтенскъ вскорѣ будетъ имѣть мѣсто, и туда направится, по примѣрнымъ подсчетамъ, не менѣе полумилліона пудовъ керосина. Въ предѣлы Маньчжуріи и также по рѣкѣ Амуру керосинъ поступаетъ уже съ моря, куда привозится почти исключительно изъ Батума въ ящикахъ (1 пудъ 32 фунта каждый), и Благовѣщенскъ уже и въ настоящее время снабжается керосиномъ изъ Владивостока по Амуру. Самый Владивостокъ, Николаевскъ и все вообще восточное побережье Азіи снабжается керосиномъ моремъ, причемъ здѣсь конкуррируютъ русскій и американскій керосинъ. Но вопросъ о снабженіи керосиномъ восточно-азіятскаго побережья выходитъ уже за предѣлы нашей статьи. Скажемъ только нѣсколько словъ о попыткахъ распространить русскій керосинъ въ Маньчжуріи. Первыя попытки снабжать керосиномъ эту страну были неудачны. До 189⁶/7 года керосина здѣсь не видали. Даже свѣчи были рѣдкостью, и Маньчжурія освѣщалась лишь бобовымъ масломъ въ лампахъ весьма примитивнаго устройства безъ фитиля. Съ началомъ оживленія, внесеннаго въ край сооруженіемъ желѣзной дороги, была ввезена въ Маньчжурію по рѣкѣ Сунгари небольшая партія керосина. Но такъ какъ она продавалась по очень высокимъ цѣнамъ, то покупали керосинъ только случайные европейцы, живущіе въ Манчьжуріи. Китайцы же его не покупали. Такимъ образомъ, первый опытъ оказался неудачнымъ. Не то, конечно, будетъ съ открытіемъ движенія по маньчжурской дорогѣ, когда керосинъ получитъ возможность проникать въ эту страну по желѣзной дорогѣ и съ запада—изъ Иркутска, и съ востока—изъ Портъ-Артура. По примѣрнымъ разсчетамъ, потребленіе этой страны въ первые же годы движенія по желѣзной дорогѣ слѣдуетъ считать не менѣе полумилліона пудовъ [1]).

Таковы въ общихъ чертахъ заслуги сибирской желѣзной дороги въ дѣлѣ освѣщенія Сибири съ одной стороны и въ дѣлѣ предоставленія русскому керосину новыхъ рынковъ сбыта—съ другой.

Помимо керосина, въ Сибирь идетъ нѣкоторое количество нефти и нефтяныхъ остатковъ.

Конечно, при громадномъ количествѣ лѣсовъ и стало быть дешевизнѣ дровяного отопленія и благодаря открытію многочисленныхъ залежей каменнаго угля, нельзя надѣяться, чтобы нефтяные остатки получили здѣсь значеніе топлива; но сюда идетъ машинное масло, которое потребляется одною желѣзною дорогою въ количествѣ до 20 тыс. пудовъ. Машинное масло идетъ сюда, впрочемъ, сравнительно въ незначительныхъ количествахъ, такъ какъ пароходы и мѣстныя мель-

[1]) Керосинъ въ Сибири и на дальнемъ Востокѣ. „Торг.-Промышл. Газета“ отъ 21 мая 1902 г., № 112.

ницы (почти единственные представители обработывающей промышленности въ Сибири) стараются замѣнять минеральныя масла нефтяными остатками. Общее количество нефтяныхъ остатковъ, ввезенныхъ на станціи сибирской дороги въ 1900 году, составляло 89,478 пуд., причемъ главная масса приходится на Красноярскъ — 38,348 пудовъ и Иркутскъ—26,890 пудовъ.

XII.

Лѣсныя и рѣчныя богатства Сибири.

Остальныя природныя богатства Сибири, состоящія, главнымъ образомъ, въ лѣсахъ и рѣкахъ, то-есть въ деревѣ и его продуктахъ, а затѣмъ пушномъ товарѣ, дичи и рыбѣ, играютъ пока сравнительно небольшое значеніе въ промышленной жизни страны. Лѣса Сибири играютъ роль, главнымъ образомъ, въ мѣстномъ хозяйствѣ страны. Они рубятся для построекъ, которыя часто возобновляются вслѣдствіе пожаровъ; они идутъ на дрова, и для этой цѣли уничтожались такъ рѣшительно, что съ постройкой желѣзной дороги были приняты правительствомъ мѣры къ нѣкоторому охраненію лѣсовъ.

Обслуживаемый сибирской дорогой раіонъ по богатству лѣсовъ можно раздѣлить на двѣ части — восточный, изобилующій почти непроходимыми лѣсами, а именно: Томская, Енисейская и Иркутская губерніи, за исключеніемъ степной мѣстности, покрытой густыми лѣсами, которые тянутся на значительныя пространства. Что же касается западной части, то въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ желѣзнодорожному пути, лѣсовъ очень мало, хотя вообще въ Западной Сибири, какъ-то: въ Тобольской губерніи и Акмолинской области, лѣсныя пространства довольно значительны и лѣсные промыслы въ Тобольской губерніи существуютъ въ довольно крупныхъ размѣрахъ, въ видѣ заготовки строительныхъ матеріаловъ, дровъ и мочала. Сбытъ этихъ матеріаловъ производится въ городахъ губерніи. Занимаются этими промыслами, главнымъ образомъ, въ туринскомъ, тарскомъ, тюменскомъ и тобольскомъ округахъ; что же касается Акмолинской области, то въ ней произрастаетъ, главнымъ образомъ, береза, служащая для удовлетворенія населенія въ топливѣ. Промышленнаго значенія въ смыслѣ вывоза березы и другихъ породъ область не имѣетъ, а по количеству находящагося въ ней лѣса, она въ состояніи удовлетворить мѣстныя нужды лишь благодаря значительному ввозу строительныхъ матеріаловъ изъ томскаго округа [1]).

Само собой разумѣется, что вліяніе сибирской желѣзной дороги на лѣсную промышленность въ Сибири могло выразиться только въ томъ, что явился новый крупный потребитель дровъ и дерева во вся-

[1]) Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности сибирской желѣзной дороги за 1899 г., стр. 37.

комъ другомъ видѣ—шпалъ, бревенъ, досокъ, что и повліяло на повышеніе цѣнъ на дерево въ Сибири, въ особенности цѣнъ на дрова. Въ настоящее время кубическая сажень дровъ стоитъ на участкѣ отъ Челябинска до Омска 12—20 р., отъ Омска до Томска 10—15 руб., отъ Томска до Иркутска 4—9 рублей. На мѣстѣ же рубки они продаются по слѣдующимъ примѣрно цѣнамъ (приводимъ цѣны томскаго округа управленія государственныхъ имуществъ): березовыхъ: 90 коп.—3 р. 70 коп., сосновыхъ и кедровыхъ—80 коп.—3 руб. 40 коп., еловыхъ—70 коп.—2 р. 70 коп., осиновыхъ и другихъ—70 к.—2 р. 60 к. Разсчитывать же на вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ Сибири съ постройкой желѣзной дороги, очевидно, было бы неосновательно, такъ какъ дерево слишкомъ дешевый грузъ для такихъ протяженій, какія необходимо пробѣгать по сибирской желѣзной дорогѣ. Вывозъ могъ бы производиться скорѣе однимъ изъ сѣверныхъ путей, если бы такіе осуществились. Такъ, одна компанія производила даже подсчетъ, во что бы обходился сибирскій лѣсъ, если бъ его можно было отправлять черезъ устья Енисея. Подсчетъ давалъ результаты, благопріятные для вывоза; но, какъ извѣстно, сообщеніе черезъ устья Енисея не состоялось. Существуютъ также проекты вывоза сибирскаго лѣса для надобностей безлѣснаго сѣвернаго Китая сплавомъ по Амуру; но все это пока въ области однихъ предположеній, разсчетовъ, плановъ. Пока же Сибирь даже ввозитъ къ себѣ значительное количество дерева, необдѣланнаго и въ издѣліяхъ. Объясняется это однообразіемъ лѣсныхъ породъ Сибири. Здѣсь растутъ почти только ель, сосна, кедръ, лиственница и береза, такія же, употребляемыя весьма часто для подѣлокъ, породы, какъ орѣхъ, букъ, ясень, дубъ, должны привозиться изъ за предѣловъ Сибири (выше мы видѣли, что буковая клепка для масляныхъ боченковъ ввозится даже изъ заграницы). Статистика перевозки важнѣйшихъ лѣсныхъ матеріаловъ за послѣдніе три года даетъ слѣдующія цифры:

Наименованіе товаровъ.	Перевезено пудовъ.		
	1898.	1899.	1900.
Дрова	49,750	412,756	370,056
Дерево всякое, кромѣ дровъ, лѣсныхъ товаровъ и строительныхъ матеріаловъ	51,651	49,242	32,318
Лѣсные строительные матеріалы (кромѣ шпалъ)	416,230	514,179	1.284,641
Лѣсные матеріалы	3,476	16,957	8,898
Мочала и мочальныя издѣлія	56,598	50,885	41,882
Рѣшета, грохоты, сита и ободки для нихъ	5,260	2,914	3,985
Деревянныя издѣлія и щепной товаръ	88,008	138,550	157,444
Бочарныя издѣлія (кромѣ перевезенныхъ, какъ обратная тара)	47,278	90,596	99,515
Клепка	—	—	60,189

Изъ этихъ товаровъ „дерева всякаго, кромѣ дровъ, лѣсныхъ товаровъ и строительныхъ матеріаловъ“ въ 1900 г. привезено на станціи сибирской дороги изъ 32,318 пудовъ со станцій чужихъ дорогъ— 23,850 пуд. (тутъ есть и отправки изъ балтійскихъ и южныхъ портовъ, т. е. изъ заграницы и изъ центральныхъ губерній Россіи); лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ изъ 1.284,641 пуд. со станцій чужихъ дорогъ провезено 287,460 пуд. (это преимущественно уральскій лѣсъ); деревянныхъ издѣлій изъ 157,444 пудовъ съ чужихъ дорогъ прибыло 124,162 пуда, наконецъ, бочарныхъ издѣлій изъ 99,515 пудовъ—съ чужихъ дорогъ прибыло 41,423 пуда. Напротивъ, вывозъ этихъ товаровъ изъ Сибири по желѣзной дорогѣ совершенно ничтоженъ.

Едва ли не единственнымъ «лѣснымъ матеріаломъ», имѣющимъ значительный сбытъ за предѣлами Сибири, являются кедровые орѣхи. Въ сѣверной полосѣ Сибири весьма часто встрѣчаются почти сплошные кедровые лѣса (называемые кедровниками), сборъ орѣховъ въ которыхъ составляетъ для населенія немаловажное подспорье въ хозяйствѣ. Къ сожалѣнію, въ послѣдніе годы промыселъ этотъ падаетъ. Кедры, подъ вліяніемъ, можетъ быть, измѣнившихся климатическихъ условій, даютъ урожаи рѣже; шишки и орѣхъ мельчаютъ. Урожай кедровыхъ орѣховъ наступаетъ черезъ 3—4 года, совпадая большею частью съ теплою весною и отсутствіемъ лѣтнихъ засухъ. Кромѣ этого, опаснымъ врагомъ для сборщиковъ является птица „ронжа“. По увѣренію старожиловъ края, около 25 лѣтъ тому назадъ ронжа встрѣчалась лишь отдѣльными экземплярами, а теперь при созрѣваніи орѣховъ появляются стаи этихъ птицъ и съ замѣчательной быстротой опустошаютъ кедровники.

Перевозка кедровыхъ орѣховъ выражалась слѣдующими цифрами: въ 1898 г.—132,319 пуд., въ 1899 г.—131,311 пуд., въ 1900 г.—67,422 пуда.

Существующія въ Сибири цѣны отъ 1 р. 50 коп. до 2 р. 50 к. за пудъ кедровыхъ орѣховъ и отъ 5 до 6 рублей за пудъ въ центральныхъ пунктахъ Россіи, даютъ полную возможность перевозки этихъ орѣховъ изъ предѣловъ Сибири въ Россію, преимущественно на Уралъ въ раіоны пермь-тюменской и самаро-златоустовской жел. дор., куда вывозится болѣе половины общаго количества кедровыхъ орѣховъ. Такое значительное количество орѣховъ, отправляемое на Уралъ, объясняется тѣмъ, что въ Перми и Екатеринбургѣ сосредоточена въ рукахъ мѣстныхъ купцовъ вся торговля орѣхами, получаемыми какъ съ Урала, такъ и изъ Сибири, откуда затѣмъ уже орѣхи поступаютъ на центральные рынки. Главными станціями от-

правленія орѣховъ въ 1900 г. были—Красноярскъ (11,433 пуда), Ольгинская (5,509 пуд.), Заозерная (29,288 пуд.) и Иркутскъ (6,452 п.) [1]).

Не будемъ распространяться о вывозѣ изъ Сибири пушнаго товара. Ограничимся только нѣсколькими цифрами, опредѣляющими размѣры богатства Сибири этимъ товаромъ. Считаютъ, что въ Сибири бьютъ ежегодно до 4—5½ милліоновъ бѣлокъ; шкурки ихъ продаются въ Ирбитѣ отъ 12 до 30 коп. штука, причемъ свѣтлые сорта цѣнятся дешевле; 15—20 тыс. лисицъ, по цѣнѣ 4—10 рублей пара, 30 до 40 тыс. соболей, причемъ цѣна соболя мѣняется въ очень широкихъ предѣлахъ отъ 17 руб. до 2,500 рублей, отъ 100 до 200 тыс. горностаевъ, отъ 35 до 45 тыс. голубыхъ лисицъ, отъ 50 до 55 тыс. штукъ куницъ, отъ 80 до 120 тыс. штукъ котиковъ, отъ 3 до 4 тыс. штукъ волковъ, отъ 2 до 3 тыс. штукъ медвѣжьихъ шкуръ, около 1 милл. зайцевъ и т. д. Благодаря постройкѣ желѣзной дороги, скупщики мѣховъ, русскіе и иностранные, не ограничиваются уже посѣщеніемъ ирбитской ярмарки, гдѣ до послѣдняго времени былъ главный рынокъ этого товара, но ѣздятъ и на мѣстныя ярмарки сибирскихъ городовъ, откуда купленные ими мѣха отправляютъ уже прямо въ важнѣйшіе города Россіи и заграницы. На ярмаркѣ текущаго года въ Ирбитѣ было уже ощутительно желаніе сибиряковъ и пушноторговцевъ перенести пушной рынокъ изъ Ирбита въ Москву. Представители же крупныхъ заграничныхъ фирмъ старались скупить товаръ на мѣстахъ, и такимъ путемъ черезъ временныхъ или постоянныхъ маклеровъ были скуплены значительныя партіи соболя. Многіе же изъ крупныхъ сибиряковъ, не дожидаясь ирбитской ярмарки, отправили свои товары въ Москву [2]). При этомъ купленный мѣхъ уже рѣдко отправляется какъ товаръ, но чаще его посылаютъ почтою, благодаря введенію почтовыхъ посылокъ вѣсомъ до 10 фунтовъ. Часть мѣховъ (напр., бобры), добываемыхъ въ Восточной Сибири, отправляются черезъ Владивостокъ и вокругъ Азіи моремъ, и еще часть уходитъ изъ Сибири въ Китай черезъ Кяхту. Съ постройкой сибирской дороги слѣдуетъ, впрочемъ, ожидать сокращенія вывоза мѣховъ въ Китай, такъ какъ теперь легче и выгоднѣе отправлять ихъ въ Европу.

Съ появленіемъ въ Сибири европейскихъ скупщиковъ мѣховъ, возникла здѣсь и новая отрасль охоты на хищныхъ птицъ—орловъ, совъ, ястребовъ и другихъ, отличающихся иногда очень красивой окраской и идущихъ на отдѣлку дамскихъ шляпъ. Подъ вліяніемъ спроса на перья этихъ птицъ, мѣстные охотники пріучились ихъ розыскивать, и теперь перья дикихъ птицъ составляютъ новую отрасль

---

[1]) Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности сибирской желѣзной дороги за 1899 г., стр. 65—66.

[2]) См. итоги ирбитской ярмарки 1902 г. „Тор.-Пром. Газета“ № 73—1902 г.

сибирской промышленности. За большихъ сѣрыхъ орловъ даютъ 6—7 рублей за пару, за черныхъ 2—4 руб., и ихъ продаютъ ежегодно до 4,000 паръ. Разныхъ другихъ хищныхъ птицъ продаютъ до 200 тыс. паръ на ирбитской ярмаркѣ. Тамъ же сбываютъ хвосты и крылья фазановъ, тетеревовъ и куропатокъ, ловимыхъ въ сибирской тайгѣ [1]).

Наконецъ, благодаря постройкѣ сибирской желѣзной дороги, былъ организованъ вывозъ изъ Сибири битой дичи—тетеревовъ, куропатокъ, глухарей, рябчиковъ, а также зайцевъ. Эта дичь, не находившая себѣ сбыта въ Сибири, теперь въ весьма значительныхъ массахъ перевозится по желѣзной дорогѣ въ Европейскую Россію, С.-Петербургъ, Москву и заграницу. Вскорѣ послѣ открытія сибирской желѣзной дороги въ С.-Петербургъ было привезено такое значительное количество сибирской дичи, что даже цѣны на нее здѣсь значительно упали. Вскорѣ, впрочемъ, подъ вліяніемъ организаціи вывоза дичи заграницу, для какой цѣли, между прочимъ, въ тарифѣ сѣвернаго заморскаго сообщенія установлены спеціальныя пониженныя на 10% ставки и предоставлено право перевозки дичи съ поѣздами большой скорости по тарифу малой скорости (теперь перевозка одного пуда дичи отъ Кургана до Либавы обходится всего 1 р. 5 к.), цѣны на дичь въ столицахъ снова поднялись до ихъ обыкновеннаго уровня. Во всякомъ случаѣ вывозъ этой дичи изъ Сибири весьма значителенъ. Нѣкоторыя иностранныя фирмы, напримѣръ, Боулей въ Лондонѣ, уже занимаются скупкой дичи въ Сибири. Съ открытіемъ же движенія по маньчжурской желѣзной дорогѣ къ этой сѣверной дичи должны прибавиться еще фазаны, водящіеся въ изобиліи на поляхъ Манчьжуріи и не имѣющіе никакого сбыта, лишь по отсутствію путей сообщенія. Въ прошломъ году были уже привозимы въ С.-Петербургъ и въ Москву пробныя партіи этой красивой и вкусной птицы. Цѣны на дичь теперь стоятъ сравнительно высокими уже и въ Сибири. Такъ, куропатки продаются 30—60 коп. пара, рябчики 25—35 коп., тетерева—60 к. Перевозка дичи по сибирской желѣзной дорогѣ въ 1900 году выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ. Малой скоростью отправлено 75,422 пуда, большой скоростью—16,478 пуд. Важнѣйшими станціями отправленія являются—Курганъ—7,669 пуд., Петропавловскъ—10,356 пуд., Омскъ—21,061 пуд., Каинскъ—6,120 пуд., Обь—10,517 пуд.; важнѣйшими станціями назначенія являются С.-Петербургъ, Москва и балтійскіе порты, откуда дичь отправляется уже дальше заграницу.

Рыбная ловля, наравнѣ съ охотой, служитъ главнымъ средствомъ пропитанія населенія, обитающаго по нижнему теченію сибир-

[1]) Aulagnon. La Sibérie Economique, стр. 127 - 129.

скихъ рѣкъ. Въ другихъ мѣстностяхъ Сибири, несмотря на изобиліе рыбы въ рѣкахъ и озерахъ, рыболовство является только подсобнымъ промысломъ; на крайнемъ сѣверѣ, напротивъ, это единственный рессурсъ населенія, и оно получаетъ всѣ необходимые для себя предметы лишь въ обмѣнъ за рыбу.

Рыбой изобилуютъ какъ рѣки Обь, Енисей съ притоками, такъ и озеро Байкалъ и рѣка Амуръ, въ которой водятся спеціальныя породы рыбы. Въ рѣкахъ, впадающихъ въ Сѣверный океанъ, попадаются какъ морскія рыбы: нельма, осетръ, муксунъ, сырокъ, кондевка (мѣстная разновидность лососи), сельдь и т. п., такъ и прѣсноводныя, вродѣ стерляди, наллма, язя, щуки, таймени и другихъ. Морская рыба къ концу мая поднимается вверхъ по теченію сибирскихъ рѣкъ, которыя въ это время разливаются по берегамъ. Рыба идетъ въ эти мелкія мѣста питаться тамъ и метать икру. Въ концѣ іюля она возвращается въ море. Напротивъ, прѣсноводная рыба съ началомъ весны спускается подо льдомъ и тоже расплывается по мелкимъ мѣстамъ, съ тѣмъ, чтобы въ іюлѣ и августѣ вернуться вверхъ по теченію и найти мѣста, гдѣ бы она могла зимовать. Этими-то переселеніями рыбы и пользуются рыбаки. Все нижнее теченіе Оби и отчасти Енисея весною и лѣтомъ представляетъ собою сплошное мѣсто для рыбной ловли. Рыболовствомъ занимаются тогда либо мелкіе рыбопромышленники со своими рабочими, либо небольшія артели русскихъ рыбаковъ, либо, и такъ бываетъ всего чаще, крупные промышленники Томска, Тобольска, Тюмени и Енисейска. Рыбная ловля на песчаныхъ отмеляхъ въ Сѣверномъ морѣ требуетъ большихъ затратъ денегъ, на устройство временныхъ домовъ, доставку сѣтей, багровъ, лодокъ, снастей, наконецъ, наемъ рабочихъ, а потому и находится преимущественно въ рукахъ крупныхъ капиталистовъ.

Рыбная ловля производится обыкновенно лѣтомъ, причемъ рыбопромышленники привозятъ съ собою какъ принадлежности для ловли, такъ и провіантъ для рабочихъ на все время, пока она продолжится. Такъ какъ только они располагаютъ пароходами, на которыхъ можно увезти уловъ, то они обыкновенно являются и монополистами, въ руки которыхъ достается вся рыба. Само собой разумѣется, что ловля производится хищническимъ образомъ; никто не заботится о сохраненіи молодой рыбы; множество ея пропадаетъ даромъ, такъ что можно опасаться даже, что современемъ рыба изсякнетъ. Пока же уловъ только нѣсколько убываетъ изъ года въ годъ. Количество выловленной въ Оби и Енисеѣ рыбы не поддается статистикѣ, но полагаютъ, что ежегодно ловится до 1½ милліоновъ пудовъ. —

Рыбу здѣсь сушатъ или солятъ, и въ такомъ видѣ она сохраняется до слѣдующаго лѣта, служа пищей мѣстному населенію. Иногда же, выше Обдорска, рыбу сохраняютъ и живою, загоняя въ особые

затоны на лѣто и держа ее тамъ до наступленія морозовъ, послѣ чего рыбу замораживаютъ и увозятъ въ мѣста потребленія. Приготовляютъ здѣсь и икру; но обдорская икра уступаетъ во всѣхъ отношеніяхъ волжской. Соленая и сушеная рыба не отличается особыми вкусовыми качествами, почему и имѣетъ лишь ограниченный сбытъ. Она потребляется мѣстными жителями, крестьянами, рабочими на уральскихъ рудникахъ и продается по очень дешевой цѣнѣ.

Нѣкоторые промышленники стараются приготовлять рыбу такъ, чтобы она получила большую цѣну. Они основали здѣсь фабрики консервовъ. Самая значительная изъ нихъ Плотникова расположена на самыхъ ловляхъ, ниже Обдорска. Она обработываетъ рыбу съ самаго момента ловли. Пароходы и баржи изъ Тобольска привозятъ весною сюда масло, уксусъ и другіе необходимые для приготовленія консервовъ продукты, а также жесть и олово для приготовленія коробокъ. Когда лѣтняя ловля кончается, фабрика переѣзжаетъ обратно въ Тобольскъ, гдѣ она готовитъ консервы уже изъ мороженой рыбы. Фабрика Плотникова, основанная 3—4 года тому назадъ, изготовляетъ до 100,000 жестянокъ въ годъ. Въ Тобольскѣ имѣется другая фабрика консервовъ, принадлежащая промышленнику Трусову; третья фабрика основана въ Самаровѣ промышленникомъ Земцовымъ. Эти консервы, хотя приготовленные довольно посредственно, имѣютъ въ Сибири громадный успѣхъ. Они прекрасно конкуррируютъ съ французскими, нѣмецкими и русскими, цѣны которыхъ значительно выше. Но съ постройкой сибирской желѣзной дороги, конечно, производство улучшится: вся трудность только въ томъ, чтобы найти лучшихъ мастеровъ для приготовленія консервовъ. Жесть и олово для жестянокъ получается изъ Англіи черезъ Ревель, а масло изъ Франціи черезъ Одессу. Они могли бы получаться дешевле, если бы шли черезъ Сѣверный океанъ.

Соленыя и сушеныя рыбы свозятся въ Тюмень, когда то бывшую главнымъ рыбнымъ рынкомъ на сѣверѣ. Теперь значительная часть рыбныхъ товаровъ продается въ Томскѣ.

Въ многочисленныхъ озерахъ Западной Сибири также водится много рыбы, такъ называемой бѣлой рыбы (карась, щука, окунь, чебакъ), но ловля ея не производится правильнымъ образомъ. Сверхъ того, параллельно съ обмеленіемъ озеръ замѣчается и уменьшеніе въ нихъ рыбы. Точно также и многочисленныя породы рыбы въ озерѣ Байкалѣ ловятся только мѣстными номадами, бурятами и тунгузами [1]). Есть, впрочемъ, основаніе предполагать, что байкальская рыба въ консервахъ можетъ получить сбытъ даже на западѣ Европы, въ Англіи, такъ какъ тутъ ловятся очень вкусные сорта. Наконецъ, въ

[1]) Anlagnon. La Sibérie Economique, стр. 130—133.

Амурѣ ловится особый сортъ рыбы кета или горбуша, которая не только питаетъ, но и одѣваетъ мѣстное населеніе (изъ ея толстой кожи, покрытой чешуей, шьютъ платья). До послѣдняго времени, и эта рыба не имѣла особаго сбыта внѣ мѣста ея ловли. Но нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ ближайшемъ будущемъ въ сибирское рыболовство будетъ внесенъ болѣе правильный способъ эксплоатаціи, и въ дѣлѣ консервированія будутъ примѣнены болѣе усовершенствованные методы.

Тѣмъ не менѣе, уже и въ настоящее время перевозки по сибирской желѣзной дороги рыбы достигаютъ довольно значительной цифры, а именно было перевезено:

	1898.	1899.	1900.
Рыбы всякой живой и свѣжей, а также раковъ	141,186	110,642	244,745
Рыбы красной, кромѣ живой и свѣжей, и отправляемой въ жестянкахъ и банкахъ	6,124	18,305	30,921
Сельди и бѣшенки.	21,756	30,051	29,934
Рыбы всякой, кромѣ живой, свѣжей и красной	38,431	41,592	52,214
Остальныхъ рыбныхъ товаровъ . .	8,160	11,717	14,394
Всего	215,657	212,307	372,208

Важнѣйшими станціями отправленія являются: для рыбы живой и свѣжей Омскъ—10,088 п., Татарская—13,602 пуда, Карачи—15,678 п., Тебисская—24,794, Каинскъ—83,889 п., Убинская—10,642 пуда, Томскъ—19,490 п., изъ чего слѣдуетъ заключить, что перевозилась преимущественно рыба изъ озеръ Западной Сибири. Рыба эта шла отчасти для мѣстнаго потребленія Сибири (78,069 п.), а отчасти и вывозилась за предѣлы Сибири (126,298 п.), преимущественно на Уралъ. Сельдь и бѣшенка въ Сибири преимущественно привозная съ другихъ дорогъ. Рыба сушеная и соленая идетъ преимущественно для мѣстнаго потребленія изъ Тебисской, Каинска (степная рыба), Томска, Красноярска (обдорская) и Иркутска (байкальская). Перевозка рыбныхъ консервовъ по желѣзной дорогѣ особаго значенія не имѣетъ, что, впрочемъ, и понятно, такъ какъ они должны идти отъ мѣстъ ихъ производства по рѣкамъ. Вообще богатыя рыбныя ловли въ Сѣверной Сибири пока остаются безъ непосредстве вліянія сибирской желѣзной дороги, которая можетъ имъ тол легчить доставку предметовъ, необходимыхъ для изготовлен сервовъ, а также привлечь къ нимъ лицъ, знакомыхъ съ э ломъ и желающихъ имъ заняться.

XIII.

Промышленность и торговля.

Обработывающая промышленность, естественно, не могла развиться въ Сибири. Многочисленныя отрасли ея требуютъ искусныхъ рабочихъ рукъ и затраты большихъ капиталовъ. Ни тѣхъ, ни другихъ въ Сибири не имѣлось. Тѣмъ не менѣе, удаленность Сибири отъ всякой другой промышленной страны и трудность подвоза къ ней—до постройки желѣзной дороги—различныхъ продуктовъ обработывающей промышленности породила въ ней нѣкоторыя отрасли ея. Сибирская промышленность носила, однако, преимущественно кустарный характеръ, такъ какъ населеніе старалось само изготовлять тѣ необходимые предметы домашней утвари, одежды, земледѣльческихъ орудій и т. п., въ которыхъ само ощущало потребность. Хотя кустарная промышленность Сибири, такимъ образомъ, не имѣетъ торгово-промышленнаго характера, и съ улучшеніемъ путей сообщенія придетъ въ упадокъ, однако, мы перечислимъ главнѣйшіе виды кустарныхъ промысловъ Сибири.

Кузнечный промыселъ распространенъ въ Тобольской губерніи и на Алтаѣ. Въ Тюменскомъ уѣздѣ изготовляются сохи (Червишевская волость), въ Курганскомъ и Туринскомъ—сошники, въ послѣднемъ также якоря для рыболововъ. Кирпичный и горшечный промыслы развились вблизи городовъ и большихъ селеній, а въ селѣ Самаровѣ изготовляютъ также глиняныя грузила для неводовъ (кибасья). Бондарнымъ промысломъ занимаются жители нѣкоторыхъ селеній Туринскаго и Тюменскаго уѣздовъ. Рогожно-мочальное производство распространено по всей Тобольской губерніи. Въ Ялуторовскомъ уѣздѣ развилось шорное и чеботарное производство, приготовленіе кожаныхъ и шерстяныхъ рукавицъ и шерстяныхъ чулковъ (послѣдніе изготовляются 600-ми семей въ названномъ уѣздѣ). Въ южной полосѣ губерніи и на Алтаѣ занимаются шерстобитно-пимокатнымъ промысломъ. На Алтаѣ изготовленіемъ пимовъ (особаго рода валенокъ) занимаются свыше 2,000 семей. Въ Тюменскомъ уѣздѣ, изъ котораго развозятся всѣ вообще ввозные товары въ Сибирь, развилось приготовленіе телѣгъ, деревянныхъ саней, хомутовъ и т. п. Изготовленіе щепного товара (прялки, веретена, корытца и т. п.), развитое и въ Тобольской губерніи, на Алтаѣ занимаетъ не менѣе 1,500 семей. Въ Каменской волости Тюменскаго уѣзда особенное развитіе получилъ коверно-ткацкій промыселъ. Эти тюменскіе ковры имѣютъ особый характеръ—они очень теплые, мохнатые и имѣли значительный успѣхъ на петербургскихъ кустарныхъ выставкахъ. Но чѣмъ далѣе на востокъ, тѣмъ менѣе развиты кустарные промыслы. Тамъ

уже каждая семья старается изготовлять для себя все, что надо, сама. И даже водка въ большинствѣ мѣстностей Сибири выкуривается дома, хотя такое домашнее тайное винокуреніе и преслѣдуется закономъ [1]).

Уже изъ самаго перечня кустарныхъ промысловъ Сибири, мы видимъ, что они доживаютъ послѣдніе годы. Такъ, изготовленіе телѣгъ и саней, съ упадкомъ гужевой перевозки, несомнѣнно сократится. Изготовленіе веретенъ и прялокъ, нужныхъ для домашняго ткацкаго производства, тоже падетъ съ распространеніемъ дешевыхъ хлопчатобумажныхъ матерій. Земледѣльческія орудія также доставляются теперь уже съ Урала въ большомъ количествѣ, и, быть можетъ, только ковровый промыселъ имѣетъ за собой нѣкоторую будущность. Само собой разумѣется, что домашнее винокуреніе, трудное и въ настоящее время, станетъ вовсе невозможнымъ съ введеніемъ казенной винной монополіи.

Промышленность заводская стоитъ въ Сибири на довольно низкой ступени развитія и едва ли производитъ ежегодно разныхъ предметовъ милліоновъ на 20 рублей. Промышленность эта, какъ можно видѣть изъ приводимой статистической таблицы, въ которой показаны только тѣ отрасли промышленности, общая производительность которыхъ превышаетъ 100,000 рублей въ годъ, довольно разнообразна.

Губерніи и производства.	Въ 1890 г.			Въ 1893 г.			Въ 1897 г.			Въ 1900 г.	
	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ тыс. р.	Число рабочихъ.	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ тыс. р.	Число рабочихъ.	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ тыс. р	Число рабочихъ.	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ т. руб.
Мукомольная промышленность:											
Томская	47	778	334	13	851	412	24	1.092	452	12	997
Тобольская . . .	142	1.379	459	12	608	205	21	1.498	278	1,811	1.214
Иркутская . . .	8	102	37	19	388	97	22	814	124	?	?
Енисейская. . .	5	182	57	9	287	72	5	124	135	—	—
Забайкальская .	1	118	38	5	127	59	11	370	95	—	—
Семипалатинск. .	—	—	—	—	—	—	2	187	50	4	704
Акмолинская . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	100
Винокуренная промышленность:											
Томская	—	?	—	10	506	390	14	714	496	17	1.356
Тобольская . . .	—	?	—	6	536	377	9	334	500	9	1.890
Иркутская . . .	—	?	—	6	371	329	8	1.200	505	2	175
Енисейская. . .	—	?	—	9	288	320	9	405	319	—	—
Семипалатинск. .	—	?	—	1	113	31	1	105	21	1	— [2])

[2]) П. Головачевъ. Сибирь. Изданіе Ю. И. Базановой. Москва 1902, стр. 234—239.

[1]) Выкурено спирта 6.010,391 градусъ.

Губерніи и производства.	Въ 1890 г.			Въ 1893 г.			Въ 1897 г.			Въ 1900 г.	
	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ тыс. р.	Число рабочихъ.	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ тыс. р.	Число рабочихъ.	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ тыс. р.	Число рабочихъ.	Число предпріятій.	Цѣнность годового производства, въ т. руб.
Кожевенная промышленность:											
Томская	40	170	140	57	352	307	59	426	351	432	598
Тобольская . . .	118	845	723	62	639	554	90	1.143	831	305	10.740
Иркутская . . .	16	273	151	15	162	105	25	475	250	9	133
Енисейская . . .	21	77	49	11	91	48	28	164	99	—	—
Забайкальская .	12	54	70	21	159	190	36	440	270	—	—
Акмолинская . .	16	142	158	21	176	173	19	179	172	32	200
Семипалатинск. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	134
Салотопенное производство:											
Тобольская . . .	28	251	78	25	347	109	27	553	132	96	333
Акмолинская . .	41	330	239	33	380	199	20	296	222	76	1.448
Мыловаренное производство:											
Томская	3	31	10	14	130	58	20	130,4	24	37	153
Забайкальская .	5	31	8	11	81	28	15	143	48	—	—
Овчинное производство:											
Томская	6	22	98	10	47	184	14	103	141	143	171
Тобольская . . .	37	149	347	17	147	295	40	494	902	279	350
Производство восковыхъ свѣчей:											
Томская	2	42	22	5	160	49	5	177	52	4	61
Тобольская . . .	—	—	—	2	134	95	1	108	25	6	104
Енисейская . . .	3	24	15	7	155	74	2	20	23	—	—
Стекольное производство:											
Тобольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	158
Томская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	88
Писчебумажное производство:											
Тобольская . . .	1	236	275	1	359	356	1	305	250	—	—
Механическое производство:											
Тобольская . . .	2	170	257	4	396	859	4	223	430	6	399
Суконное производство:											
Тобольская . . .	2	176	480	2	257	477	2	485	644	3	263
Спичечное производство:											
Томская	3	101	125	3	131	360	5	100	390	5	64
Фарфорово-фаянсовое производство:											
Иркутская . . .	2	175	190	2	232	240	1	198	500	—	—
Водочное производство:											
Томская	2	42	22	5	160	49	7	50	129	4	131
Иркутская . . .	4	684	120	4	136	41	3	56	41	—	—
Тобольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	442

Свѣдѣнія, заключающіяся въ приведенной таблицѣ, къ сожалѣнію, не отличаются ни полнотою, ни точностью. Дѣло въ томъ, что данныя за первые три года заимствованы изъ статистики отдѣла торговли и промышленности; данныя же за послѣдній 1900 г. позаимствованы изъ свѣдѣній губернскихъ статистическихъ комитетовъ. Повидимому, разныя учрежденія подводятъ подъ понятія фабрикъ или заводовъ не однѣ и тѣ же предпріятія, что въ особенности замѣтно въ отдѣлѣ мукомольной промышленности, въ которой отдѣлъ торговли и промышленности за мукомольный заводъ считаетъ только паровыя мельницы съ большимъ производствомъ; мѣстные же комитеты иногда подразумѣваютъ такія же мельницы, а иногда и самыя обыкновенныя, водяныя или вѣтряныя. Тѣмъ не менѣе, уже при разсмотрѣніи и этой неполной и неточной таблицы (кстати, въ ней вовсе не приведены данныя о маслодѣліи), замѣчается, что въ Сибири развиваются тѣ отрасли промышленности, которыя занимаются незамысловатой переработкой сырья въ готовый продуктъ. Такъ, развивается винокуреніе, пивовареніе, мукомольное дѣло, производство свѣчей, первоначальная обработка кожъ и т. п. Въ этихъ случаяхъ конкурренція отдаленныхъ странъ не опасна, потому что издѣлія послѣднихъ, по своей цѣнности, или совсѣмъ неспособны выдержать дорогой перевозки, или настолько поднимаются въ цѣнѣ, что мѣстные сибирскіе производители могутъ доставлять товаръ дешевле. Нѣкоторые же продукты путемъ первоначальной обработки только подготовляются къ вывозу. И дѣйствительно, мукомольныя мельницы, пивоваренные заводы, салотопенные, кожевенные получаютъ большое развитіе, расширяютъ производство и сами множатся. Напротивъ, такія промышленныя производства, какъ писчебумажное, механическое, суконное, спичечное и т. п. уже въ послѣднее десятилѣтіе прошлаго вѣка обнаруживали застой въ развитіи или даже и вовсе клонились къ упадку, а съ началомъ XX вѣка уже стали и вовсе закрываться или сильно сокращать производство. Такъ, закрылся единственный сахарный заводъ въ Минусинскомъ уѣздѣ, закрылись желѣзные заводы, о которыхъ мы упоминали въ предыдущихъ главахъ; закрылась писчебумажная фабрика въ Тюмени; значительно сократили производство суконныя фабрики Тобольской губерніи, несмотря на исключительное благопріятное положеніе въ отношеніи сбыта своего товара—въ казну для потребностей войска. Освобождающіеся отъ закрытія этихъ заводовъ капиталы поступаютъ на усиленіе промышленности, занимающейся обработкой или добычей сырья.

Такимъ образомъ, сибирская желѣзная дорога повліяла на обрабатывающую промышленность Сибири скорѣе въ смыслѣ сокращенія ея производства. Для большинства отраслей этой промышленности въ Сибири нѣтъ и будущности, ибо нѣтъ основаній изготовлять мануфактурныя, галантерейныя, металлическія и другія издѣлія при высо-

кихъ издержкахъ и трудныхъ условіяхъ веденія дѣла, когда можно за сравнительно низкую цѣну получить эти товары изъ Европы. Этимъ не слѣдуетъ смущаться, такъ какъ Сибирь, конечно, должна стать ближайшимъ рынкомъ для Москвы, а сибирская желѣзная дорога послужитъ путемъ къ этому рынку [1]).

Открытіе движенія по сибирской желѣзной дорогѣ произвело въ области торговли не менѣе рѣзкія перемѣны, какъ и въ области сельскаго хозяйства. Въ прежнее время европейскіе товары пріобрѣтались на нижегородской и ирбитской ярмаркахъ, куда сбывались и сибирскіе продукты. Оттуда грузы могли быть передвинуты въ Сибирь только одинъ разъ въ году—въ періодъ навигаціи по Камѣ и сибирскимъ рѣкамъ. Это обстоятельство вызывало необходимость закупать огромные запасы товаровъ, держать ихъ въ центральныхъ складахъ въ Сибири для постепеннаго распредѣленія между мелкими торговцами. Медленный оборотъ торговыхъ капиталовъ требовалъ кредита на долгій срокъ до 9—12 мѣсяцевъ, а такой кредитъ можно было оказывать только извѣстнымъ, надежнымъ фирмамъ. Все это вело къ сосредоточенію сибирской торговли въ рукахъ немногихъ купцовъ съ крупными капиталами и солидной репутаціей. Эти купцы имѣли большіе склады въ сибирскихъ городахъ (главнымъ образомъ въ Томскѣ), откуда товары мелкими партіями уже и распредѣлялись по всей Сибири. Благодаря монопольному характеру оптовой торговли, создалась возможность высокой расцѣнки продаваемыхъ товаровъ и большая доходность торговли. Въ настоящее время монопольное посредничество въ сибирской торговлѣ начало падать, такъ какъ сближеніе Сибири желѣзнодорожнымъ путемъ съ промышленными центрами Европейской Россіи и Западной Европы дало возможность розничнымъ торговцамъ вступить въ непосредственныя сношенія съ производителями Европы. Кромѣ того, многіе европейскіе фабриканты и экспортеры стали посылать въ самые отдаленные углы Сибири коммивояжеровъ, сбывающихъ товары по образцамъ. Во многихъ торговыхъ городахъ Сибири появились и постоянныя коммисіонныя конторы, задача которыхъ заключается въ передачѣ за небольшое коммисіонное вознагражденіе заказовъ отъ сибирскихъ торговцевъ европейскимъ производителямъ. Теперь товары стало выгоднѣе закупать въ Европейской Россіи, а непрерывность желѣзнодорожнаго движенія въ теченіе всего года даетъ возможность дѣлать закупки малыми партіями. Этимъ была устранена потребность въ крупныхъ капиталахъ

[1]) Проф. М. Н. Соболевъ. Экономическое значеніе сибирской желѣзной дороги, Томскъ 1900, стр. 26—29.

и создана возможность торговыхъ операцій для лицъ съ небольшими наличными средствами. Поэтому оптовое торговое посредничество должно было либо преобразовать всѣ свои пріемы, либо ликвидировать дѣла. Въ настоящее время наблюдается второе явленіе. Напримѣръ, въ Томскѣ къ 1900 году изъ 58 оптовыхъ предпріятій прекратили свое существованіе 14. Размѣръ оборотовъ предпріятій, подлежащихъ раскладочному сбору, въ 1-мъ томскомъ податномъ участкѣ сократился съ 26,9 милліоновъ рублей въ 1899 году до 22,2 милліона рублей въ 1900 году, а прибыльность ихъ понизилась съ 2,35 милл. рублей до 1 67 милл. рублей. Освобождающіеся капиталы идутъ, насколько можно судить по разнымъ даннымъ, на расширеніе операцій по скупкѣ и вывозу сибирскаго сырья.

Сокращеніе и даже полная ликвидація торговыхъ дѣлъ наиботѣе крупными фирмами не влечетъ еще за собою уменьшенія торговли, такъ какъ есть полное основаніе думать, что расширеніе торговли сырьемъ и розничной торговли издѣліями промышленности оказалось больше, нежели сокращеніе оборотовъ въ области оптовой торговли европейскими товарами [1]). Затѣмъ, внѣ всякаго сомнѣнія, что измѣненіе характера сибирской торговли отразилось всего выгоднѣе на потребителѣ, для котораго цѣны на большинство привозныхъ товаровъ значительно понизились.

Вліяніе сибирской желѣзной дороги сказалось также и на упадкѣ сибирскихъ ярмарокъ, хотя послѣднія продолжаютъ сохранять свое значеніе для тѣхъ мѣстностей Сибири, которыя лежатъ внѣ раіона тяготѣнія сибирской желѣзной дороги. Особенно рѣзокъ былъ упадокъ торговли на послѣдней ирбитской ярмаркѣ 1902 года. Ярмарка эта, по общему впечатлѣнію, прошла вяло. Сибиряки съѣзжались на ярмарку медленно, съ запозданіемъ; разъѣздъ же ихъ былъ небывало ранній и начался уже 3—5 февраля (ярмарка начинается 25 января). Многіе сибиряки вовсе не пріѣхали на ярмарку, другіе заявили, что не будутъ ѣздить на нее впредь. Съ другой стороны, замѣчено было отсутствіе нѣкоторыхъ московскихъ фирмъ, постоянно посѣщавшихъ ярмарку. Причины такого общаго хода дѣла на ирбитской ярмаркѣ 1902 года были двоякаго рода: съ одной стороны, проведеніе сибирской желѣзной дороги, а съ другой— исключительно неблагопріятныя условія торговли именно въ этомъ году.

Сибирская желѣзная дорога побудила нѣкоторыя европейскія фирмы организовать покупку на мѣстахъ въ теченіе всего года продуктовъ промышленности Сибири и степныхъ областей и перенести центръ торговли нѣкоторыми изъ этихъ продуктовъ въ Москву, а съ

[1]) М. Н. Соболевъ. Экономическое значеніе сибирской желѣзной дороги стр. 23—25.

другой стороны, сибирскіе торговцы стали завязывать непосредственныя сношенія съ крупными торговыми и промышленными центрами. Такъ, напримѣръ, замѣчается желаніе сибирскихъ пушныхъ торговцевъ перенести пушной рынокъ изъ Ирбита въ Москву. Въ нынѣшній годъ представители крупныхъ заграничныхъ пушныхъ конторъ старались скупать товаръ на мѣстахъ: такимъ путемъ, напримѣръ, были куплены значительныя партіи соболя. Многіе же изъ крупныхъ сибиряковъ нашли болѣе удобнымъ и выгоднымъ для себя, не дожидаясь ирбитской ярмарки, отправить пушные товары въ Москву, гдѣ они и были проданы по хорошимъ цѣнамъ. Точно также, отсутствіе на ярмаркѣ хорошей козлины, идущей заграницу, объясняется тѣмъ, что въ теченіе настоящей зимы въ Семипалатинскѣ и Петропавловскѣ было куплено до милліона штукъ козлины и немедленно отправлено заграницу, преимущественно для Америки.

Привозъ мануфактуры на ирбитскую ярмарку также значительно сократился. Недавно еще оффиціальные отчеты о суммѣ привоза этого товара отмѣчали 20—22 милліона рублей. Въ нынѣшнемъ году привозъ мануфактурныхъ товаровъ можно цѣнить всего въ 7—8 милліоновъ рублей. Московскія фирмы съ каждымъ годомъ оставляютъ ирбитскую ярмарку. Въ 1902 году не явились фирмы бр. Носовы и Е. Гуськовъ и С-я, на будущій годъ не пріѣдетъ и Фирангъ. Отсутствіе этихъ крупныхъ фирмъ объясняется очень небольшими оборотами ихъ ярмарочной торговли и громадными накладными расходами, падающими на небольшое сравнительно количество товаровъ. Между тѣмъ сибиряки и помимо ярмарки дѣлаютъ хорошіе заказы въ Москвѣ, причемъ за послѣдніе годы увеличился и пріѣздъ сибиряковъ въ Москву. Такъ, въ прошлую зиму 1901—1902 года въ Москвѣ замѣчался пріѣздъ даже самыхъ маленькихъ покупателей, покупающихъ мануфактуры на 3—4 тыс. рублей въ годъ. Не пріѣзжая въ Ирбитъ, упомянутыя фирмы теряютъ очень немного, избавляясь въ то же время отъ неизбѣжныхъ остатковъ отъ ярмарки, отягощающихъ балансъ. Напротивъ, лодзинскія фирмы какъ будто охотнѣе посѣщаютъ ярмарку, такъ какъ благодаря своей системѣ продавать товаръ по образцамъ черезъ коммивояжеровъ, онѣ не стѣсняются завозить въ Ирбитъ значительное количество своихъ товаровъ и держать ихъ тамъ на складѣ.

Точно также замѣчалось уменьшеніе привоза на ирбитскую ярмарку чаевъ и табаковъ, объясняющееся организаціей торговли этими товарами на мѣстахъ изъ складовъ.

Но вялость послѣдней ирбитской ярмарки не должна быть отнесена всецѣло на счетъ сибирской желѣзной дороги. Въ текущемъ году были условія, исключительно неблагопріятныя. Во-первыхъ, въ Сибири уже второй годъ почти повсемѣстный неурожай хлѣба и от-

сутствіе кормовъ, повлекшіе за собою сокращеніе числа лошадей, Эти обстоятельства, конечно, подорвали покупную способность населенія, почему въ большинствѣ округовъ Тобольской и Томской губерній торговля въ предшествовавшій ярмаркѣ сезонъ шла тихо, даже плохо, а осенніе торжки и ярмарки проходили вяло. Значитъ, осталось много нераспроданнаго товара отъ прежнихъ лѣтъ. Къ тому же заработки населенія отъ звѣринаго промысла сократились, въ виду давно небывалыхъ въ Сибири глубокихъ снѣговъ, бурановъ и холодовъ, неблагопріятно отразившихся на звѣроловствѣ, а также вслѣдствіе весеннихъ и лѣтнихъ пожаровъ, испугавшихъ звѣря и заставившихъ его искать убѣжища въ неприступныхъ дебряхъ. Наконецъ, январьскія оттепели совсѣмъ испортили сибирскія дороги, бывшія и безъ того въ плохомъ состояніи, а сокращеніе числа лошадей повлекло за собой отсутствіе ямщика и повышеніе провозной платы на гужъ [1]). Послѣднія обстоятельства, хотя и не имѣющія постояннаго значенія, конечно, также повліяютъ на скорѣйшій переходъ отъ ярмарочной торговли къ покупной изъ складовъ и по образцамъ.

Необходимо, впрочемъ, замѣтить, что измѣненіе торговыхъ условій въ Сибири не можетъ совершиться въ достаточно скоромъ времени. Несмотря на проведеніе желѣзной дороги, дающей возможность мелкимъ торговцамъ закупать товаръ непосредственно отъ производителей, имъ все же трудно бороться съ конкурренціей старыхъ крупныхъ сибирскихъ фирмъ. Въ особенности это ощутительно въ дѣлѣ торговли мануфактурными товарами. Крупныя фирмы всегда будутъ имѣть преимущество въ разнообразіи товара, какой у нихъ имѣется. Въ этомъ въ сущности кроется неуспѣхъ предпринимавшихся до сихъ поръ нѣкоторыми фабрикантами попытокъ къ учрежденію собственныхъ складовъ въ Сибири. Торговлей однимъ лишь своимъ товаромъ фабричные склады въ Сибири существовать еще не могутъ, и тѣ изъ фабрикантовъ, которые успѣшно ведутъ свои дѣла въ Сибири, торгуютъ также и скупнымъ товаромъ. Кромѣ того, Сибирь настолько велика, что успѣшно оборудовать ее складами не подъ силу для одного фабриканта. Такимъ образомъ, для успѣха непосредственнаго сбыта въ Сибири товаровъ необходимы склады группы разныхъ фабрикантовъ. На этой мысли настаиваетъ и Оланьонъ въ своемъ столько разъ цитированномъ нами изслѣдованіи, призывая для этой цѣли французскихъ мануфактуристовъ (стр. 217—218), и постоянный корреспондентъ «Торгово-Промышленной Газеты» г. Шимановскій, вынесшій это убѣжденіе изъ разговоровъ съ московскими фабрикантами, ѣздившими въ Сибирь для изслѣдованія на мѣстѣ этого вопроса («Торг.-Пром. Газета» № 164, отъ 25 іюля 1902 г.).

[1]) Итоги ирбитской ярмарки 1902 г. „Торг.-Пром. Газета“ № 73 отъ 29 марта 1902 г.

XIV.

Транзитъ.

Когда говорятъ „сибирскій транзитъ“, подъ этимъ подразумѣваютъ обыкновенно доставку европейскихъ или, по крайней мѣрѣ, московскихъ товаровъ въ Портъ-Артуръ, Японію и китайскіе порты сухимъ путемъ черезъ желѣзную дорогу. Въ западной литературѣ (Виденфельдъ, Легра, Оланьонъ и др.) принято считать такой транзитъ невозможнымъ. Въ самомъ дѣлѣ, отъ Москвы до Портъ-Артура 7,935 верстъ. Стало быть даже при тарифѣ въ $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты, перевозка пуда товара изъ Москвы въ Портъ-Артуръ обойдется въ 79,35 коп. И если ее везти съ поѣздами большой скорости, т. е. по 250 верстъ въ сутки, то и тогда на доставку товара потребуется 32 дня. Въ такой срокъ товаръ можетъ быть доставленъ моремъ и изъ Европы и изъ Америки даже въ Портъ-Артуръ, который самъ по себѣ не является ни потребительнымъ, ни торговымъ центромъ. При доставкѣ же груза въ китайскіе порты, время на перевозку по желѣзной дорогѣ увеличивается, а по морю сокращается, и, стало быть, невыгода перевозки по желѣзной дорогѣ становится еще ощутительнѣе. Притомъ же фрахтъ въ 80 коп. самый высокій изъ морскихъ фрахтовъ, а для желѣзной дороги самый низкій, и стало быть, перевозка по желѣзнымъ дорогамъ обходится, въ общемъ въ 3—10 разъ дороже, чѣмъ моремъ.

Но въ торговыхъ условіяхъ одна стоимость перевозки и время товара въ пути еще не составляютъ всего. Желѣзная дорога имѣетъ за собою преимущество, во-первыхъ, срочности перевозки. Товаръ по ней—при извѣстной аккуратности эксплоатаціи—всегда будетъ прибывать въ заранѣе назначенный день, чего нельзя сказать о морской перевозкѣ. Затѣмъ, товарные поѣзда желѣзной дороги отправляются съ конечныхъ пунктовъ по нѣсколько разъ въ день, а корабли отходятъ даже не каждую недѣлю. Это тоже имѣетъ важное значеніе для торговли. Далѣе, товаръ имѣетъ тенденцію слѣдовать по тому же пути, по которому проѣхалъ купецъ, а такъ какъ несомнѣнно, что пассажирское движеніе направится черезъ Сибирь, то надо ожидать, что и товарное получитъ нѣкоторое тяготѣніе къ тому же пути. Наконецъ, при перевозкѣ товаровъ моремъ обязательна страховка товара, причемъ страховая премія быстро растетъ со стоимостью товара, и для такого груза, напримѣръ, какъ чай или шелкъ, составляетъ весьма значительную сумму. Перевозка по желѣзной дорогѣ не знаетъ этого накладного расхода, и потому для дорогихъ товаровъ путь черезъ Сибирь окажется даже по цѣнѣ своей дешевле, нежели путь моремъ. Сверхъ того, такіе товары, какъ чай, даже портятся при перевозкѣ моремъ·

Такимъ образомъ, вопреки увѣреніямъ западныхъ писателей, можно утверждать, что современемъ всѣ цѣнные товары изъ Китая и въ Китай отправятся черезъ сибирскую желѣзную дорогу. Какъ увидимъ ниже, чай и пассажирскія вещи уже и сейчасъ идутъ по этому пути. Такое направленіе товаровъ будетъ имѣть, конечно, важныя послѣдствія для Россіи вообще и для Москвы въ частности. Москва должна стать, благодаря такому направленію товаровъ, центральнымъ рынкомъ для торговли Европы и Азіи, по крайней мѣрѣ, въ отношеніи наиболѣе цѣнныхъ товаровъ, вродѣ шелка, китайскихъ цѣнныхъ издѣлій изъ серебра и кости, лаковыхъ предметовъ и т. п. Дѣйствительно, здѣсь, въ послѣднемъ на пути въ Азію большомъ европейскомъ городѣ, настоящее мѣсто для склада этихъ товаровъ, для помѣщенія торговыхъ конторъ, исполняющихъ заказы на востокъ. Вѣдь западнымъ покупателямъ этихъ товаровъ, во всякомъ случаѣ, будетъ ближе и удобнѣе ѣздить за этимъ товаромъ въ Москву, нежели на дальній Востокъ.

Но можетъ быть, не стоитъ преслѣдовать такую отвлеченную цѣль? Что можетъ дать Москвѣ и Россіи торговля одними цѣнными товарами и сравнительно скромная желѣзнодорожная плата, взимаемая въ пользу желѣзной дороги? Для рѣшенія такихъ вопросовъ нельзя, однако, ограничиваться подсчетомъ только одной желѣзнодорожной выручки. Въ такихъ предпріятіяхъ заинтересована вся страна, и чтобы рѣшить, выгодны ли они для страны или нѣтъ, мы обратимся къ примѣру нашей сосѣдки Германіи.

Германія всегда старалась заниматься торговлей и прокладывала торговые пути черезъ свою территорію. Особенно ея благосостояніе выросло въ послѣднюю четверть вѣка. Многіе объясняютъ этотъ успѣхъ Германіи побѣдами ея въ франко-прусскую войну; но едва ли не правильнѣе объяснить этотъ быстрый культурный ростъ устройствомъ сѣти прекрасно оборудованныхъ желѣзныхъ дорогъ, вновь направившихъ черезъ Германію транзитъ съ запада Европы на востокъ и юго-востокъ. Съ начала этого столѣтія, съ развитіемъ мореходства по Балтійскому и Средиземному морю, транзитъ этотъ уклонился было на морской путь, а теперь онъ опять направился черезъ Берлинъ и Вѣну. Уже самый потокъ грузовъ и путешественниковъ въ этомъ направленіи долженъ былъ оставить въ Германіи много заграничныхъ денегъ въ видѣ провозной платы, платы за пользованіе складами, гостиницами, прожитіемъ въ странѣ, въ городахъ которой поневолѣ пришлось задерживаться и останавливаться. А мало по малу сама транзитная торговля стала совершаться при посредствѣ германскихъ купцовъ. Они устроили склады заграничныхъ товаровъ у себя въ Гамбургѣ, Берлинѣ, Вѣнѣ, стали перепродавать эти грузы. Москва, напримѣръ, покупаетъ хлопокъ не въ Америкѣ и не

въ Остъ-Индіи, пряности не на Явѣ, а въ Гамбургѣ. Бѣлградъ получаетъ французскіе модные товары изъ Вѣны. Но и этого мало. Подъ вліяніемъ иностранныхъ образцовъ развивается собственная промышленность, и берлинскіе мануфактурные товары мало по малу вытѣсняютъ лондонскіе и парижскіе на русскихъ и турецкихъ рынкахъ. Вотъ этотъ то торговый подъемъ и повліялъ на повышеніе общаго благосостоянія въ Германіи.

Несомнѣнно, что съ возникновеніемъ торговаго транзита черезъ Россію, она окажется въ одинакомъ положеніи съ Германіей, но по отношенію торговаго обмѣна между дальними восточными странами и Западной Европой, а потому надо стараться объ образованіи этого потока товаровъ и путешественниковъ черезъ Сибирь, хотя бы на первое время оказалось возможнымъ привлечь на этотъ путь лишь немногіе болѣе цѣнные грузы.

Въ лучшихъ условіяхъ находится неполный транзитъ товаровъ для Монголіи и Маньчжуріи. Съ первою мы торгуемъ уже и въ настоящее время, пользуясь колесными дорогами и такъ называемымъ чуйскимъ вьючнымъ трактомъ; но пока, вслѣдствіе плохихъ путей сообщенія, обмѣнъ товаровъ еще не достигаетъ сколько-нибудь значительной цифры. Торговля съ Маньчжуріей пока еще почти не существуетъ, хотя уже сейчасъ можно назвать цѣлый рядъ грузовъ, которые мы могли бы вывозить въ эту страну—скобяной товаръ, керосинъ, мануфактурныя издѣлія, машины, земледѣльческія орудія и т. п., и которые могли бы получать оттуда. Но дѣло въ томъ, что благодаря постройкѣ желѣзной дороги, Маньчжурія является открытой съ обоихъ концовъ; и со стороны нашей сухопутной границы въ Азіи, и съ моря, куда могутъ свободно прибывать на корабляхъ тѣ же товары изъ Европы и изъ Америки.

Для выясненія условій, при которыхъ Маньчжурія сдѣлается рынкомъ для Москвы или для Западной Европы и Америки, обратимъ вниманіе на разстояніе сѣверной Маньчжуріи (напримѣръ, пограничной станціи восточно-китайской желѣзной дороги того же имени) съ одной стороны, отъ Москвы, съ другой, отъ Портъ-Артура. Разстоянія эти выражаются слѣдующими цифрами: отъ Москвы до станціи Маньчжурія—6,149 верстъ и отъ Портъ-Артура до станціи Маньчжурія—1,786 верстъ. Провозныя платы за эти разстоянія по дѣйствующимъ схемамъ общаго товарнаго тарифа русскихъ желѣзныхъ дорогъ I и II группы составляютъ, въ копѣйкахъ:

Классы.	Плата за разстояніе.		
	6,149 в.	1,786 в.	Разница.
I	286,95	133,95	153,00
II	286,95	111,63	175,32
III.	239,13	89,30	149,83
IV.	179,35	74,42	104,93

Классы.	Плата за растеніе.		
	6,143 в.	1,786 в.	Разница.
V	143,48	55,81	87,67
VI	143,48	44,65	98,83
VII	119,56	37,21	82,35
VIII	107,61	33,49	74,12
IX	95,65	29,48	66,17
X	94,60	27,48	67,12
XI	81,99	23,81	58,18
XII	61,49	17,86	43,63

Изъ приведеннаго сопоставленія видно, что перевозка товаровъ даже для сѣверной Маньчжуріи невозможна по сибирской желѣзной дорогѣ, если восточно-китайская будетъ примѣнять ставки тарифа дорогъ I и II группы въ своемъ мѣстномъ сообщеніи. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ и вывозъ и ввозъ товаровъ будетъ происходить исключительно черезъ Портъ-Артуръ. Но нѣтъ никакой необходимости держать на восточно-китайской дорогѣ столь низкіе тарифы. Тарифъ ихъ могъ бы быть на одинъ классъ повышенъ противъ тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, а грузы, отнесенные къ I классу могли бы таксироваться по классу А въ $^1/_{10}$ коп. безъ скидокъ, или даже въ $^1/_8$ коп. съ пуда и версты, какъ это практиковалось еще не такъ давно на закавказской желѣзной дорогѣ. Напротивъ, тарифы прямого сообщенія съ сибирской и другими желѣзными дорогами Европейской Россіи могли бы быть понижены, примѣрно, на два или на три класса, какъ это принято, напримѣръ, въ нашемъ южно-заморскомъ сообщеніи, тоже преслѣдующемъ цѣли вывоза русскихъ товаровъ черезъ Одессу въ Портъ-Артуръ и Владивостокъ. Тогда бы провозъ первоклассныхъ товаровъ отъ Москвы до Маньчжуріи обходился въ 239,13 коп. съ пуда, или 179,35 коп. съ пуда, а отъ Портъ-Артура до Маньчжуріи въ 223,25 коп. или въ 178,60 коп. съ пуда, и разница въ 15,88—0,75 коп. съ пуда, конечно, обезпечила бы сохраненіе за сибирскимъ направленіемъ грузовъ для Маньчжуріи, такъ какъ средній фрахтъ отъ Гамбурга въ Китай для цѣнныхъ грузовъ надо считать въ 60 коп. безъ страховки. А между тѣмъ, для желѣзной дороги такія ставки не были бы убыточными, такъ какъ попудная ставка все же составляла бы $^1/_{27}$—$^1/_{35}$ коп. съ версты, то есть была бы значительно выше эксплоатаціонныхъ расходовъ.

Въ интересахъ сибирской желѣзной дороги слѣдовало бы также отказаться отъ мысли снабжать Маньчжурію исключительно русскими товарами. Если мы попрежнему будемъ держать закрытымъ для заграничнаго транзита путь отъ балтійскихъ портовъ или западной сухопутной границы черезъ Сибирь въ Маньчжурію, то заграничные товары поневолѣ направятся кругомъ Европы. Конкуррировать же съ русскими въ Маньчжуріи они, конечно, могутъ даже, несмотря на

болѣе высокій провозный тарифъ, потому, что сами они дешевле и значительно лучше по качеству. Напротивъ, пустить транзитъ черезъ Сибирь выгодно уже потому, что, какъ мы видѣли на примѣрѣ Германіи, онъ повлечетъ за собой и сбытъ русскихъ товаровъ въ томъ же направленіи.

Остается еще выяснить вопросъ о конкурренціи Америки въ Маньчжуріи. Американская промышленность развита, какъ извѣстно, у береговъ Атлантическаго океана, такъ что для того, чтобы прибыть въ Маньчжурію, американскіе грузы должны сначала пройти около 6,000 километровъ желѣзнодорожнаго пути и затѣмъ переплыть черезъ Великій океанъ. Такимъ образомъ, уже въ портахъ Западной Америки они являются съ накладнымъ расходомъ не менѣе 1 р. 20 к.—1 р. 50 к. съ пуда, а въ китайскіе порты или въ Портъ-Артуръ придутъ съ накладнымъ расходомъ отъ 1 р. 50 к. до 2 р. на пудъ и уже, конечно, будутъ не въ силахъ конкуррировать съ европейскимъ товаромъ, который отъ мѣстъ производства можетъ прибыть съ накладнымъ расходомъ не болѣе 60 коп. Опаснымъ конкуррентомъ для Европы могла бы служить развѣ только Японія; но она сама въ значительной степени нуждается въ такихъ же товарахъ, какъ и Маньчжурія. И опытъ владивостокскаго порта за время, когда онъ былъ порто-франко, подтверждаетъ эти апріорныя соображенія о конкурренціи Америки съ Европой на восточномъ побережьѣ Азіи. Въ то время, какъ нѣмцы и японцы организовали правильныя пароходныя сношенія съ Владивостокомъ, американцы посылали только случайные пароходы. Изъ 19 кораблей съ американскимъ товаромъ, прибывшихъ во Владивостокъ въ 1898 году, только четыре небольшихъ корабля пришли подъ американскимъ флагомъ. Самый родъ товаровъ, привозимыхъ изъ Америки во Владивостокъ, свидѣтельствовалъ объ отсутствіи серьезныхъ намѣреній американцевъ завязать торговыя сношенія съ Восточной Азіей. Это были только матеріалы и подвижной составъ для желѣзной дороги, заказанные русскимъ правительствомъ въ Америкѣ, и мука изъ Канады. Между тѣмъ, нѣмцы старались организовать болѣе правильное снабженіе своими товарами восточнаго побережья Азіи [1]).

Что касается размѣровъ, какихъ можетъ достигнуть транзитное движеніе, по крайней мѣрѣ, въ ближайшіе годы, то мы приведемъ по этому предмету соображенія оффиціальной «записки объ ожидаемомъ развитіи коммерческаго движенія по сибирской желѣзной дорогѣ, составляющей приложеніе къ отчету Высочайше учрежденной коммисіи для уясненія на мѣстѣ необходимыхъ мѣропріятій по усиленію про-

[1]) Wiedenfeld. Die Sibirische Bahn, стр. 142—143.

пускной и провозной способности сибирской желѣзной дороги и по увеличенію скорости движенія на ней поѣздовъ».

„Принимая во вниманіе преобладающій родъ товаровъ въ международной торговлѣ Китая, говоритъ эта записка, легко видѣть, что нѣсколько болѣе высокіе фрахты при желѣзнодорожной перевозкѣ противъ морской, значительно, впрочемъ, уравновѣшиваемые сокращеніемъ расходовъ по страхованію, не могутъ служить помѣхою для привлеченія китайскихъ товаровъ съ морскихъ путей на желѣзнодорожный. Такъ, въ китайскомъ вывозѣ 1890 г., на общую сумму въ 25.989,000 фунтовъ стерлинговъ, главнѣйшими товарами были: шелкъ на 7.848,000 ф. ст., или 32% и чай на 6.916,000 ф. ст., или 26%. Слѣдовательно, только на эти два товара высокой цѣнности приходится болѣе половины всего китайскаго вывоза. Канадская желѣзная дорога уже отвлекла часть этихъ грузовъ, которые до тѣхъ поръ шли въ Европу черезъ Суэцъ; несомнѣнно, часть этихъ грузовъ двинется черезъ Россію, когда переѣздъ изъ Европы черезъ Владивостокъ, Портъ-Артуръ или Таліенванъ до Шанхая будетъ совершаться въ 18—20 дней, вмѣсто 45 дней черезъ Суэцъ или 35 дней по канадской желѣзной дорогѣ. Помимо скорости доставки и другихъ удобствъ, обезпечиваемыхъ желѣзнодорожною перевозкою, есть еще особыя причины, которыя, въ общихъ интересахъ Китая и Россіи, будутъ содѣйствовать переходу чайныхъ грузовъ на желѣзную дорогу. Въ современномъ китайскомъ экспортѣ первенствующее положеніе занимаетъ Англія, а именно, изъ 24,878 тоннъ груза, взятаго въ 1890 году судами въ китайскихъ портахъ 16,098 тоннъ, или около $^2/_3$ (болѣе 64%) взято англійскими судами, число которыхъ постоянно возрастаетъ притомъ въ китайскихъ водахъ. Между тѣмъ, Англія стремится стать конкуррентомъ Китая по производству чая и не безъ успѣха, такъ какъ чайныя плантаціи въ азіятскихъ колоніяхъ Англіи—въ Индіи и на Цейлонѣ—уже въ настоящее время являются главными поставщиками чая для всей Великобританіи. Многія благопріятныя для англійскихъ колоній условія содѣйствуютъ успѣху этой конкурренціи и, между прочимъ, въ Остъ-Индіи желѣзнодорожная сѣть даетъ крупныя преимущества по доставкѣ чая къ портамъ, которые къ тому же въ два раза ближе къ Европѣ, чѣмъ китайскіе. Вслѣдствіе указанныхъ обстоятельствъ, вывозъ китайскихъ чаевъ въ Лондонъ и въ другія страны потребленія постоянно и быстро падаетъ, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ за пятилѣтіе 1886—1890 годовъ (въ милліонахъ фунтовъ):

Годы.	Общій вывозъ.	Вывозъ въ Лондонъ.
1886.	90.233	39,545
1887.	84,566	22,742
1888	77,452	21,857
1889	75,740	16,051
1890.	67,342	11,314

„Это сокращеніе чайнаго вывоза является крупною потерею и для значительной части китайскаго населенія и для китайской казны, такъ какъ чай обложенъ въ Китаѣ высокою вывозною пошлиною. Весьма вѣроятное по ходу дѣлъ дальнѣйшее сокращеніе чайнаго вывоза представляетъ для Китая вопросъ весьма серьезнаго значенія, и въ этомъ отношеніи сибирская желѣзная дорога можетъ послужить для китайской чайной промышленности въ дѣлѣ торговли китайскими чаями съ европейскими странами, обезпечивъ китайскимъ чаямъ гораздо болѣе быструю доставку въ Европу, не только сравнительно съ морской перевозкой изъ Китая черезъ Лондонъ, но и сравнительно съ болѣе скорой перевозкой остъ-индскихъ чаевъ. Посему не только Россія, но и Китай заинтересованы въ томъ, чтобы роль Англіи въ перевозкѣ китайскихъ чаевъ и торговлѣ ими съ европейскими странами перешла къ Россіи, которая и сама представляетъ обширный и, можно сказать, съ каждымъ днемъ расширяющійся рынокъ потребленія чая. Нашему купечеству эта перемѣна въ направленіи чайнаго вывоза изъ Китая дастъ хорошіе заработки, государственной русской казнѣ—значительную прибавку доходовъ и русскимъ желѣзнымъ дорогамъ—немаловажное количество груза.

«Осязаемая взаимность интересовъ по отношенію къ чайному вывозу Китая, играющему важную роль въ народномъ хозяйствѣ этой страны, не можетъ не усилить тяготѣнія всѣхъ вообще вывозимыхъ изъ Китая товаровъ на новый путь сообщенія съ Европой, тѣмъ болѣе, что главнѣйшій предметъ китайской вывозной торговли—шелкъ—не только легко выдержитъ желѣзнодорожный фрахтъ на дальней перевозкѣ, но можетъ частью сдѣлаться предметомъ переработки въ ткани въ самой Россіи.

«Съ другой стороны, Россія, при посредствѣ сибирской желѣзной дороги, можетъ принять гораздо большее участіе въ снабженіи Китая тѣми товарами, которые нынѣ ввозятся туда изъ другихъ странъ. Въ самомъ дѣлѣ: въ общемъ итогѣ китайскаго ввоза, на сумму 28,414,000 фунтовъ стерлинговъ (1890 г.) главнѣйшіе предметы ввоза располагаются слѣдующимъ образомъ:

	Фун. ст.	или %.
Хлопокъ, пряжа и ткань. .	11.677,000	41
Опіумъ	7 511,000	26
Металлы.	1.782,000	6
Шерстяныя издѣлія. . . .	945,000	3,7

«Не претендуя соперничать съ Англіей по снабженію Китая опіумомъ, Россія можетъ значительно расширить свой ввозъ по остальнымъ статьямъ, въ особенности ввозъ хлопчатобумажныхъ и шерстяныхъ издѣлій, а также металловъ. Первыя, по своей значительной относительно вѣса цѣнности, могутъ выдерживать желѣзнодорожную

перевозку изъ Москвы и изъ за Москвы, а металлы могутъ идти въ Китай какъ съ Урала, такъ и въ особенности изъ болѣе близкихъ къ Китаю горнозаводскихъ округовъ Томской и Енисейской губерній, Забайкалья и отчасти Иркутской губерніи, по богатству рудныхъ мѣсторожденій, мало уступающихъ Уралу и представляющихъ благопріятныя условія для широкаго развитія горнозаводской промышленности. Китай для этихъ округовъ сдѣлается очень близкимъ и очень крупнымъ рынкомъ сбыта, какъ и для нѣкоторыхъ другихъ сибирскихъ товаровъ, напримѣръ, кожевенныхъ, пушныхъ и т. п. Такимъ образомъ, съ открытіемъ сибирской желѣзной дороги, Россія получитъ возможность воспользоваться преимуществомъ ближайшаго сосѣдства съ Китаемъ для сбыта своихъ произведеній, который въ настоящее время выражается ничтожною цифрою".

Принимая, что лишь четвертая часть грузовъ европейской торговли съ азіятскимъ востокомъ будетъ направлена по сибирской желѣзной дорогѣ, записка разсчитываетъ на транзитные грузы въ размѣрѣ отъ 8 до 10 милліоновъ пудовъ цѣнныхъ товаровъ.

Болѣе точно подсчитываетъ записка количество товаровъ, которое пойдетъ въ Монголію. Какъ мы говорили выше, въ главѣ о водяныхъ и колесныхъ сообщеніяхъ Сибири, рѣка Иртышъ судоходна почти до монгольской границы, а оттуда товары могутъ быть доставляемы черезъ Семипалатинскъ на Чугучакъ и черезъ Бійскъ на Кобдо по вьючнымъ дорогамъ, легко могущимъ быть обращенными въ колесныя. Уже въ настоящее время этимъ путемъ вывозится въ Монголію мануфактура, желѣзо, сахаръ, свѣчи и т. п. товары, закупаемые на ирбитской ярмаркѣ. Теперь же условія снабженія Монголіи русскими товарами становятся еще благопріятнѣе для Россіи. Въ то время, какъ товары западно-европейскихъ странъ могутъ проникать въ Монголію морскимъ путемъ черезъ Великій океанъ и засимъ должны проходить до пунктовъ сбыта по длинному и неблагоустроенному гужевому пути, Россія имѣетъ возможность пользоваться желѣзнодорожнымъ путемъ до Омска и засимъ водянымъ путемъ по рѣкѣ Иртышу до озера Зайсана. Предполагая, что подъ вліяніемъ усовершенствованія пути сообщенія, перевозка грузовъ должна увеличиться, записка устанавливаетъ слѣдующій ожидаемый размѣръ перевозокъ:

	Пуды.
Мануфактуры	1.000,000
Сахара	700,000
Керосина	600,000
Машинъ и орудій	500,000
Китайскихъ грузовъ (шелкъ, фарфоръ, шерсть, волосъ, чай, фрукты, войлокъ, рогат. скотъ) . .	500,000
Итого до.	3.300,000

Вышеизложенныя данныя опредѣляютъ только размѣръ ожидаемыхъ транзитныхъ грузовъ въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ. Въ настоящее же время единственнымъ транзитнымъ грузомъ сибирской желѣзной дороги является чай (если, впрочемъ, не считать незначительнаго количества пассажирскихъ вещей, перевозимыхъ лицами, отправляющимися на дальній Востокъ черезъ сибирскую желѣзную дорогу). Впрочемъ, и чай еще не перешелъ полностью на желѣзную дорогу.

Общій вывозъ чая изъ Китая въ Россійскую Имперію составляетъ свыше 2½ милліоновъ пудовъ въ годъ. Изъ этого количества до 800,000 пудовъ поступаетъ черезъ таможни Европейской Россіи, преимущественно черезъ Одессу, остальное же количество до 1.800,000 пудовъ идетъ съ азіятской границы, главнымъ образомъ, черезъ Кяхту. Черезъ европейскую границу проходятъ одни байховые чаи, тогда какъ черезъ азіятскую байховаго чая получается лишь ⅓, и ⅔ кирпичнаго и плиточнаго.

Существованіе перевозки чая по Сибири черезъ Кяхту, всецѣло зависитъ, однако, отъ разницы таможенной пошлины, а именно, пошлина за 1 пудъ чая составляетъ по европейской границѣ 31 р. 50 к., по азіятской—за байховый—19 р. 50 к. [1]), за плиточный 15 руб., и за кирпичный—3 р. 75 к. (въ кредитныхъ рубляхъ).

Тѣмъ не менѣе, по отношенію перевозки чая сибирская желѣзная дорога далеко еще не получила этого груза на всемъ своемъ протяженіи. Такъ какъ сибирскій чай ввозится черезъ кяхтинскую таможню, то естественно ожидать, что всѣ отправки чая пойдутъ отъ Иркутска черезъ всю сибирскую желѣзную дорогу до мѣстъ потребленія (или хотя бы центральныхъ внутреннихъ рынковъ—Москвы и Нижняго-Новгорода). Въ дѣйствительности же, въ 1899 г. Иркутскъ отправилъ 1.868,249 пудовъ чая. Но кромѣ Иркутска, станціями отправленія являются также Красноярскъ (203,484 пуда), Ачинскъ (19,320 пудовъ), Томскъ (11,724 пуда) и Омскъ (29,056 пуд.). Сверхъ того, Иркутскъ лишь менѣе половины чая отправилъ въ дѣйствительные центры потребленія; 765,700 пудовъ идутъ въ мѣстномъ сообщеніи на станціи сибирской желѣзной дороги, преимущественно въ города, расположенные на берегахъ рѣкъ—въ Курганъ, въ Омскъ, въ Томскъ, въ Ачинскъ, въ Красноярскъ. Далѣе 211,832 пуда идутъ на самаро-златоустовскую дорогу, 371,612 пудовъ на пермскую.

Подобное же явленіе наблюдается и въ 1900 году. Изъ общаго количества отправленныхъ станціями сибирской желѣзной дороги чая,—1.594,246 пудовъ, Иркутскъ отправилъ только 1.151,078 пудовъ, и притомъ изъ этой суммы 435,048 пудовъ на разныя станціи сибирской дороги—въ Петропавловскъ (11,000 пуд.), въ Омскъ (34 тыс.

[1]) На днѣхъ пошлина повышена до 25 руб. 50 коп. съ пуда.

пуд.), въ Томскъ (215 тыс.), въ Черемошники (44 тыс.), въ Ачинскъ (36 тыс.), въ Красноярскъ (16 тыс.).

Объясняется это тѣмъ, что чай частью отъ самаго Иркутска идетъ по прежнему направленію по сибирскимъ рѣкамъ, частью поступая уже въ Иркутскѣ на сибирскую дорогу, перевозится лишь до ближайшей рѣчной станціи обскаго бассейна, что бы тамъ быть сданнымъ на рѣку. Оттуда перевозка идетъ или до Тюмени, или если мелководье, или прекращеніе навигаціи захватываетъ грузъ по пути, до одной изъ внутреннихъ станцій сибирской дороги, которая и отправляетъ его дальше. Такое явленіе понятно, такъ какъ гужевою перевозкою чая занималось ранѣе до 70,000 одноконныхъ подводъ, и, кромѣ того, чай составлялъ одинъ изъ главныхъ грузовъ сибирскихъ пароходствъ.

Само собой разумѣется, что прежніе возчики употребляютъ всѣ усилія, чтобы удержать за собою хотя часть чаевъ. Теперь имъ приходится для этой цѣли значительно понижать провозныя платы. И дѣйствительно, рѣчные фрахты отъ Тюмени до Томска понизились за послѣднее десятилѣтіе съ 35—25 коп. до 15—12 коп. за пудъ.

Сибирская желѣзная дорога могла бы путемъ пониженія своего тарифа, сразу привлечь весь чай на свое протяженіе; но это не было сдѣлано потому, что было признано нежелательнымъ слишкомъ обострять конкурренцію гужа и рѣкъ и ставить лишъ, занимавшихся этимъ дѣломъ сразу въ необходимость бросить его. Съ другой стороны, чай, несомнѣнно, такой грузъ, который можетъ выдержать болѣе высокій тарифъ, и послѣ пониженія тарифа, его пришлось бы снова повышать, что вызвало бы естественное неудовольствіе среди чаеторговцевъ. Поэтому для борьбы съ гужевою и рѣчною перевозкой былъ избранъ иной способъ—основаніе чайныхъ складовъ подъ таможеннымъ надзоромъ въ Иркутскѣ и Челябинскѣ. Чай, поступая въ эти склады, можетъ очищаться пошлиною постепенно по мѣрѣ надобности и можетъ даже перевозиться на внутренній рынокъ въ Москву по желѣзной дорогѣ не очищенный отъ пошлины, и тамъ выкупаться чаеторговцемъ изъ таможенныхъ складовъ лишь по мѣрѣ надобности. Учрежденіе этихъ складовъ дѣлаетъ, сверхъ того, возможнымъ постепенный подвозъ чая въ Иркутскъ въ теченіе круглаго года, тогда какъ раньше его надо было ввозить неравномѣрно, отправляя крупныя партіи къ открытію навигаціи на Байкальскомъ озерѣ.

Наконецъ, съ открытіемъ движенія по восточно-китайской желѣзной дорогѣ отпадаетъ надобность въ посредничествѣ Кяхты для торговли чаемъ съ Россіей. Уже въ этомъ году управленіе восточно-китайской дороги гарантировало доставку до 70,000 пудовъ шанхайскаго чая изъ Портъ-Артура. Насколько извѣстно, однако, къ от-

крытію нижегородской ярмарки только около 10 тысячъ пудовъ шанхайскаго чая было выписано этимъ новымъ путемъ. Прочій же чай былъ направленъ попрежнему черезъ Кяхту.

XV.

Доходна-ли сибирская желѣзная дорога?

На этотъ вопросъ даютъ точный отвѣтъ „Свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ за 1899 годъ", изданныя статистическимъ отдѣломъ министерства путей сообщенія.

На основаніи этихъ свѣдѣній, для сибирской и уссурійской желѣзныхъ дорогъ (забайкальская въ то время еще не была открыта для движенія) суммы доходовъ и расходовъ выражались въ 1899 г. въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Сибирская.	Уссурійская.
	Рубли.	
Валовой доходъ:		
отъ пассажирскаго движенія .	2.794,592	518,679
„ товарнаго „ .	11.232,458	1.984,397
независимый отъ движенія . .	53,322	63,934
Всего валового дохода.	14.080,372	2.567,010
Валовой доходъ на версту . . .	4,493	3,560
Расходы:		
по пассажирскому движенію .	4.798,765	1.181,364
по товарному движенію .	10.872,535	2.826,270
Общій расходъ по эксплоатаціи.	15.671,300	4.007,634
На версту	5,000	5,558
Дефицитъ	1.590,928	1.440,624
На версту	507	1,998

Изъ этой таблицы ясно видно, что еще въ 1899 году валовая выручка сибирской желѣзной дороги не покрывала даже расходовъ по эксплоатаціи, не говоря уже объ отчисленіи на погашеніе затраченнаго капитала, и на эксплоатацію открытыхъ въ то время для движенія сибирской и уссурійской дорогъ пришлось приплатить свыше трехъ милліоновъ рублей.

Изъ этого, однако, не слѣдуетъ, чтобы постройка сибирской желѣзной дороги была убыточна и въ будущемъ и даже въ настоящее время. Въ самомъ дѣлѣ, если сама сибирская желѣзная дорога не покрываетъ расходовъ по эксплоатаціи,—зато она теперь же, въ настоящее время, дала сѣти для перевозки много новыхъ грузовъ, и этимъ повліяла на увеличеніе общей выручки сѣти. Пока до открытія сплошного движенія на сибирскую желѣзную дорогу можно смотрѣть какъ на большой подъѣздной путь, собирающій грузы. Такого рода длинные подъѣздные пути, сами по себѣ, почти никогда не бываютъ доходными, но могутъ собрать настолько много добавочнаго груза для

питаемой ими магистрали, что постройка ихъ, не говоря уже о будущихъ перспективахъ, можетъ считаться окупаемой. Интересно, потому, посмотрѣть, оставивъ пока въ сторонѣ вопросъ о будущей доходности сибирской желѣзной дороги, дала ли она сѣти столько добавочнаго груза, чтобы эксплоатація ея могла считаться окупившеюся.

Для рѣшенія этого вопроса, занимавшаго въ послѣднее время министерство путей сообщенія, былъ сдѣланъ приблизительный подсчетъ чиновникомъ для особыхъ порученій при управленіи желѣзныхъ дорогъ П. П. Червинскимъ, который мы здѣсь полностью и приводимъ.

Для подсчета этого П. П. Червинскій воспользовался данными о перевозкахъ по сибирской желѣзной дорогѣ за 1900 годъ.

Грузооборотъ между Европейской Россіей и Сибирью происходилъ въ этомъ 1900 году, какъ черезъ Челябинскъ (по сибирской жел. дороги), такъ и прежнимъ путемъ черезъ Тюмень и Туру (по пермской жел. дорогѣ).

Обмѣнъ грузовъ между Россіею и Сибирью черезъ Челябинскъ въ 1900 г. усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

№№ номенклатуры товаровъ.	Названіе грузовъ по своднымъ статистическимъ вѣдомостямъ сибирской дороги за 1900 г. вып. III, табл. 3.	Отправлено изъ Россіи въ Сибирь. Черезъ Челябинскъ.			Прибыло изъ Сибири въ Россію. Черезъ Челябинскъ.		
		Всего.	Сам.-Злат.	Пермской.	Всего.	Самаро-Злат.	Пермской.
		Тысячи пудовъ.					
	А. Малая скорость.						
1—129.	Всего частныхъ грузовъ . . .	10,995	7,575	3,420	16,113	8,686	7,427
	Въ томъ числѣ (отъ 50 тыс. пудовъ).						
117, 68, 52, 100, 22, 21, 106	Хлѣбные грузы	819	589	230	10,373	4,110	6,263
5а	Чай.	—	—	—	980	560	420
32а	Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ.	649	85	564	—	—	—
36а	Сало баранье и пр.. . . .	—	—	—	562	530	32
48а	Кожи и шкуры	—	—	—	243	93	150
54	Ленъ, кудель, пакля	—	—	—	102	93	9
55а	Лѣсные строительные матеріалы	288	55	233	—	—	—
58а	Масло конопляное и др. . .	—	—	—	61	57	4
59а	Керосинъ.	555	539	16	—	—	—
59б	Нефть	90	90	—	—	—	—
65а1	Масло коровье топленое. . .	—	—	—	455	412	43
65а2	„ „ сливочное .	—	—	—	13	13	—
73а	Мясо свѣжее мороженое. . .	—	—	—	1,883	1,749	138
73г	Битая дичь.	—	—	—	71	71	—
95в	Сахарный песокъ.	53	53	—	—	—	—
95г	Сахаръ-рафинадъ	900	898	2	—	—	—
101	Соль повареная.	299	65	234	—	—	—

№№ номенклатуры товаровъ.	Названіе грузовъ по своднымъ статистическимъ вѣдомостямъ сибирской дороги за 1900 г. вып. III, табл. 3.	Отправлено изъ Россіи въ Сибирь. Черезъ Челябинскъ.			Прибыло изъ Сибири въ Россію. Черезъ Челябинскъ.		
		Всего.	Сам.-Злат.	Пермской.	Всего.	Самаро-Злат.	Пермской.
		Тысячи пудовъ.					
115г	Орѣхи кедровые	—	—	—	63	23	40
123	Шерсть	—	—	—	210	171	39
129	Яйца	—	—	—	111	111	—
1а-г	Алебастръ, известь, цементъ.	396	129	267	—	—	—
5а-л	Бакалея	210	187	23	—	—	—
12а-г	Бумага и картонъ	118	87	31	—	—	—
33а-в, д, е, к.	Рельсы, скрѣпленія, принадл. подв. состава . . .	1,755	882	873	—	—	—
33г, ж, з. и, л. м.	Проволока, литье, желѣзныя издѣлія.	630	375	255	—	—	—
37	Земледѣльскія машины и оруд.	297	245	52	—	—	—
41г, д.	Камень строительный. . . .	337	305	32	—	—	—
57	Мануфактура	562	506	56	—	—	—
61, а, б.	Машины	200	184	16	—	—	—
66 а-р.	Москательный товаръ	141	94	47	—	—	—
71	Мѣховой товаръ.	—	—	—	232	157	75
73б, в, г.	Свинина, битая птица и пр..	—	—	—	176	173	3
76	Обувь.	64	31	33	—	—	—
84а	Пиво.	89	49	40	—	—	—
85	Платье готовое	71	66	5	—	—	—
93, аб, д.	Рыбный товаръ	—	—	—	131	36	95
97	Свѣчи	52	36	16	—	—	—
103	Спички зажигательныя . . .	71	25	46	—	—	—
104	Стекло и зеркала.	61	44	17	—	—	—
105а-в	Стеклянная посуда.	83	72	11	—	—	—
107, а-в	Табакъ и табачныя издѣлія.	124	108	16	—	—	—
	Итого грузовъ малой скорости, исключая хлѣбныхъ .	10,176	6,986	3,196	5,740	4,576	1,164
	Б. Большая скорость.						
65а2	Масло сливочное	—	—	—	973	973	—

Обмѣнъ же грузовъ черезъ станціи Тюмень и Туру пермской желѣзной дороги въ 1900 году усматривается изъ слѣдующей таблицы:

№№ номенклатуры.	Названіе грузовъ (составлено по сводной статистической вѣдомости пермской жел. дор. за 1900 г., выпускъ III).	Тюмень.		Тура.	
		Отправлено.	Прибыло.	Отправлено	Прибыло.
		Тысячи пудовъ.			
1—129	Всего частныхъ грузовъ малой скорости	2,661	1,248	5,185	2,489
	Въ томъ числѣ (отъ 50 тыс. пудовъ).				
117, 68, 52 и проч.	Хлѣбныхъ грузовъ	766	34	3,191	117
5а	Чай	107	101	53	12

№№ номенклатуры	Названіе грузовъ (составлено по сводной статистической вѣдомости пермской жел. дор. за 1900 г., выпускъ III).	Тюмень.		Тура.	
		Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.
		Тысячи пудовъ.			
32	Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ.	4	94	380	256
55	Лѣсные строителиные матеріалы	808	—	223	—
59а	Керосинъ	—	9	—	470
95	Сахаръ	—	105	—	43
101	Соль повареная	—	23	—	121
123	Шерсть	23	—	196	—
1	Известь	—	170	—	47
5ж	Кислая капуста	—	18	—	60
33	Желѣзныя издѣлія	—	52	610 [1])	155
36	Сало	55	—	147	—
41	Камень	—	200	—	120
48	Кожи и шкуры	193	—	65	—
57	Мануфактура	—	50	—	266
107	Табакъ	—	16	—	118

Такимъ образомъ, общій грузооборотъ Европейской Россіи и Сибири въ 1900 г. составилъ 39 милліоновъ пудовъ. Изъ нихъ прошло черезъ Челябинскъ 27 милліоновъ (отправлено 11 милл., прибыло 16 милл. пудовъ) и по рѣкамъ или гужемъ черезъ станціи пермской дороги, Тюмень и Туру, приблизительно 11½ милліоновъ пудовъ.

Въ годъ, предшествующій открытію движенія по сибирской желѣзной дорогѣ—1895 годъ, грузооборотъ между Европейской Россіей и Сибирью происходилъ почти исключительно черезъ пермскую дорогу, и въ этомъ году на станцію Тюмень прибыло 1.123 тыс пудовъ частныхъ грузовъ и на ст. Туру—6.430 тыс. пуд., а отправлено Тюменью 1.726 тыс. пудовъ и Турою 4.208 тыс. пуд., т. е. общій грузооборотъ опредѣлялся примѣрно въ 13½ милліоновъ пудовъ. Эта цифра, конечно, не полна, такъ какъ въ то время значительная часть грузовъ шла на Ирбитъ, даже минуя пермскую дорогу, гужемъ изъ Перми, прибывая туда сначала по водѣ изъ Нижняго и изъ Москвы. Поэтому для большей увѣренности, въ подсчетѣ принято увеличеніе грузообмѣна не въ 37 милліоновъ пудовъ, а значительно меньше, а именно за новый добавочный грузъ для сѣти Европейской Россіи принято только то количество груза, которое идетъ изъ Сибири въ Россію и обратно исключительно по самаро-златоустовской дорогѣ (не включая обмѣна черезъ пермскую дорогу). Допущеніе это даетъ величину, во всякомъ случаѣ, ниже истинной, такъ какъ часть отправокъ грузовъ черезъ пермскую дорогу, несомнѣнно, вызвана постройкой сибирской желѣзной дороги—

[1]) Рельсы.

напримѣръ, перевозки хлѣбныхъ грузовъ черезъ Котласъ. Но осторожнѣе принять меньшую величину. Такихъ грузовъ малой скорости, кромѣ хлѣбныхъ (прослѣдовавшихъ черезъ самаро-златоустовскую дорогу), было по отправленію изъ Россіи 6.986 тыс. пуд. и по прибытію 4.576 тыс. пуд., а всего 11.562 тыс. пудовъ. Затѣмъ было допущено, при составленіи подсчета, что эти грузы пробѣгали по сѣти въ среднемъ лишь между Москвою и Челябинскомъ (1,933 версты) и что ихъ средняя тарифная ставка была 1/50 коп. съ пуда и версты. Эксплоатаціонные же расходы при перевозкѣ этихъ грузовъ (принявъ во вниманіе, что они добавочные) были приняты въ 1/150 к. съ пуда и версты. Тогда чистая выручка отъ этихъ грузовъ для сѣти опредѣлится въ суммѣ 2,979,527 руб.

Выручка отъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ подсчитана П. П. Червинскимъ по дѣйствительнымъ ихъ пробѣгамъ, съ учетомъ тѣхъ же эксплоатаціонныхъ расходовъ; но при этомъ, въ виду неурожая 1900 г., взяты данныя о перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ въ 1899 году.

Въ этомъ году хлѣбныхъ грузовъ было отправлено со станцій сибирской желѣзной дороги въ Европейскую Россію—13.723 тыс. п., изъ нихъ на станцію пермской дороги 5.534 тыс. пудовъ, въ сквозномъ сообщеніи черезъ Архангельскъ 991 тыс. пуд. Стало быть, на прочія станціи Европейской Россіи приходится 7.198 тыс. пудовъ.

Таксировка этого количества усматривается изъ слѣдующей таблицы:

Станціи назначенія.	Прослѣдовало, тыс. пуд.	Пробѣгъ верстъ (отъ Челябинска).	Выручка, рублей.	Чистый доходъ (за исключеніемъ 1/150 к. эксп. расх.).
Петербургъ	415	2,548	135,919	65,364
Ревель	965	2,843	343,212	160,211
Рига	219	2,887	79,114	36,916
Либава	98	3,020	37,486	17,835
Новороссійскъ . . .	665	2,763	230,098	107,734
Прочіе вывозные пункты . . . . . (За среднее принятъ Волочискъ).	991	3,239	401,409	187,371
Прочія станціи. . . . (За среднее принята Самара).	3,845	949	702,482	459,094
Всего	7,198	—	1.929,720	1.034,525

Такимъ образомъ, хлѣбные грузы дали добавочной прибыли 1.034,525 руб.

Таксировка сливочнаго масла (большой скорости) произведена, какъ и хлѣбныхъ грузовъ, по дѣйствительнымъ пробѣгамъ и даетъ слѣдующія цифры:

Станціи назначенія.	Тысячи пудовъ.	Выручка.
Петербургъ	244	182,856
Ревель	586	475,999
Рига	83	68,402
Либава	24	20,133
Москва	36	20,478
Всего	973	767,868

а за исключеніемъ эксплоатаціоннаго расхода (все по той же 1/150 к. съ пуда и версты) въ суммѣ 177,492 рубля, чистый доходъ отъ перевозки масла даетъ 590,376 рублей.

Такимъ образомъ, чистый добавочный доходъ сѣти отъ грузовъ, данныхъ ей сибирскою желѣзною дорогою слагается изъ 2.979,527 рублей за перевозку грузовъ малой скорости, кромѣ хлѣбныхъ, 1.034,525 рублей за перевозку хлѣбныхъ грузовъ и 590,376 руб. за перевозку сливочнаго масла большой скоростью, а всего 4.604,428 рублей. Не будемъ исчислять увеличеніе дохода за перевозки пассажировъ, такъ какъ если за эти перевозки сѣть и получаетъ извѣстный чистый доходъ, то она несетъ также и нѣкоторый добавочный расходъ на содержаніе скорыхъ сибирскихъ поѣздовъ.

Изъ этого подсчета П. П. Червинскаго усматривается, такимъ образомъ, что если сибирская желѣзная дорога, разсматриваемая въ отдѣльности, и дала дефицитъ въ 3 милліона рублей, то въ общей совокупности нашей желѣзнодорожной сѣти, она увеличила ея чистый доходъ, по крайней мѣрѣ, на 4½ милліона рублей, и, стало быть, даже въ настоящее время можно считать, что постройка сибирской желѣзной дороги даетъ уже нѣкоторый доходъ, быть можетъ еще и слабый, по сравненію съ огромными затратами на эту дорогу, но все-таки доходъ. А не слѣдуетъ забывать при этомъ, что эксплоатація великаго сибирскаго пути до сихъ поръ еще не производится на всемъ его протяженіи сплошь.

Что же касается будущихъ доходовъ сибирской желѣзной дороги, то, принимая во вниманіе высокую стоимость ея сооруженія, свыше 780 милліоновъ рублей, трудно ожидать, чтобы сибирская желѣзная дорога вскорѣ стала доходною. Чтобы судить объ этомъ, напомнимъ, что процентъ на капиталъ и погашеніе сооруженія, считая 4½%, а стоимость дороги—750 милліоновъ—составитъ 33¾ милліона рублей. Эксплоатаціонные расходы сибирской дороги составляли въ 1899 году 5,000 рублей съ версты. Мы можемъ считать ихъ, принявъ во вниманіе и восточно-китайскую дорогу, гдѣ расходы будутъ выше, и необходимость содержанія скорыхъ поѣздовъ, въ 6,000 рублей. Такъ какъ общее протяженіе сибирскаго пути составляетъ 7,762 версты, то, округленно, расходъ эксплоатаціи долженъ составлять около

47 милліоновъ рублей въ годъ. Итого, чтобы покрывать расходы, сибирская дорога должна выручать около 80 милліоновъ рублей въ годъ. А такъ какъ средняя выручка ея съ пуда груза составляетъ около 20 коп. (въ 1898 г.—11,96 коп., въ 1899 г.—24,00 коп., въ 1900 г.—22,00 коп.), то при нынѣ существующихъ тарифахъ, она должна перевозить не меньше 400 милліоновъ пудовъ груза въ годъ. Этого количества дорога едва ли достигнетъ въ очень скоромъ времени. Но для покрытія однихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ достаточно будетъ уже 166 милліоновъ пудовъ груза, а вѣроятно, даже и значительно меньшаго числа, такъ какъ эксплоатаціонные расходы, съ увеличеніемъ числа перевозокъ, растутъ медленнѣе, нежели перевозки.

Между тѣмъ, по исчисленіямъ „записки объ ожидаемомъ развитіи коммерческаго движенія сибирской желѣзной дороги", въ теченіе ближайшаго пятилѣтія количество грузовъ одной только собственно сибирской дороги должно достигнуть 96 милліоновъ пудовъ, причемъ «Записка» не принимаетъ во вниманіе ни забайкальской, ни уссурійской, ни восточно-китайской желѣзныхъ дорогъ. Правда, если сопоставить эти ожиданія записки съ дѣйствительностью, то окажется, что ростъ движенія шелъ не соотвѣтственно медленнѣе, по сравненію съ ними; а именно въ 1898 г. перевезено 37 милл. пудовъ, въ 1899 г.—40 милл. и въ 1900 г.—45 милл. пудовъ; но надо помнить исключительно неблагопріятныя условія, въ какихъ находилась Сибирь въ эти послѣдніе годы—китайскія смуты, неурожай, посѣтившій Сибирь два года подрядъ и т. п.

Во всякомъ случаѣ, приростъ грузовъ изъ года въ годъ на сибирской желѣзной дорогѣ долженъ быть очень значительнымъ для того, чтобы она стала безубыточной. Чтобы судить, возможенъ ли такой приростъ, надо обратиться къ историческимъ примѣрамъ другихъ странъ, занявшихся колонизаціей и развивавшихся подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ.

Однимъ изъ такихъ примѣровъ можетъ служить канадская тихоокеанская желѣзная дорога. Эта дорога перевезла грузовъ: въ 1887 г.—135 милл. пудовъ, въ 1888 г.—157 милл. пудовъ, въ 1889 г.—167 милл пудовъ, въ 1890 г.—213 милл. пудовъ, въ 1891 г.—242 милл. пудовъ, въ 1892 г.—267 милл. пудовъ, въ 1893 г.—266 милл. пудовъ, въ 1895 г.—269 милл. пудовъ, въ 1896 г.—278 милл. пудовъ и въ 1897 г.—326 милл. пудовъ. Въ теченіе десяти лѣтъ перевозка болѣе, чѣмъ удвоилась, и средній нормальный приростъ составилъ 12% въ годъ. Вскорѣ же послѣ открытія приростъ этотъ выразился цифрами 100, 65, и 80%, какъ было и съ сибирской дорогой.

Другой примѣръ представляетъ собою нашъ Новороссійскій край, теперь являющійся однимъ изъ самыхъ населенныхъ и промышленныхъ, а всего пять-десять лѣтъ тому назадъ бывшій пустыней, подобной

Сибири. Итакъ, какъ мы видимъ, что переселеніе въ Сибирь все продолжается, а многія богатства ея еще не тронуты, то останавливаться въ пессимистическомъ раздумьѣ даже надъ ближайшею будущностью сибирской дороги нѣтъ основаній.

Настоящій трудъ разработанъ по данной редакціей программѣ Пл. Н. Красновымъ, а первая глава составлена В. Ф. Сафоновымъ.

Цѣна 3 руб.